HISTORIA MARITIMA DEL PERU

La República – 1876 a 1879

Héctor López Martínez

TOMO X



HISTORIA
La República

MARITIMA DEL PERU

1876 a 1879 / TOMO X

Héctor López Martínez

*I*NSTITUTO DE *E*STUDIOS
*H*ISTORICO-*M*ARITIMOS DEL *P*ERU
LIMA-PERU 1988

Indice

	Pág.
INTRODUCCION	23
CAPITULO I *DE PARDO A PRADO*	27
a. La crisis fiscal y la Marina	27
b. El diputado Miguel Grau	30
c. Montero: candidato derrotado	32
d. Piérola: el constante rebelde	38
e. Dos países: Chile y Bolivia en los años del progreso mundial (1876-1879)	46
NOTAS AL CAPITULO	61
CAPITULO II *EL ELEMENTO HUMANO*	65
a. Oficialidad y tripulaciones	65
b. El servicio activo	72
c. La columna Constitución	81
d. Carrera naval y Reglamento de ascensos	82
e. Sociedad Fraternal de Marina	88
NOTAS AL CAPITULO	92
CAPITULO III *LAS ESCUELAS DE FORMACION NAVAL*	95
a. Las escuelas naval y preparatoria	95

Pág.

b. La escuela de grumetes 114
c. El enganche de tripulaciones 130
d. La escuela de condestables 134
e. La escuela de maquinistas 143

ANEXO A. ESCUELA NAVAL Y PREPARATORIA 146

ANEXO B. EL PONTON *METEORO* EN MARZO DE 1879 150

ANEXO C. REGLAMENTO DE LA ESCUELA DE CONDESTABLES 152

ANEXO D. REGLAMENTO Y PROGRAMA DE LA ESCUELA DE MAQUINISTAS 157

NOTAS AL CAPITULO 167

CAPITULO IV
RUTINA Y SUCESOS EN LA ARMADA (1876-1879) 169

a. Las penurias de la escuadra 169
b. Reglamento de vestuario 171
c. Insignias de la armada 186
d. Ordenanzas navales 190
e. Castigos corporales 193
f. Permanencia a bordo 194
g. Armamento del personal a bordo 195
h. En busca de un arsenal 197
i. Adquisición de artículos navales 200
j. Víveres para la escuadra 201
k. Enfermedades, médicos y medicinas 203
l. Tragedias en el mar 207
m. El heroico Martín Valladares 219
n. Naufragios: tema polémico 225
o. El material a flote: fragata *Independencia*, vapor de torreón *Huáscar*, monitor *Manco Cápac*, monitor *Atahualpa*, corbeta *Unión*, cañonera *Pilcomayo*, los transportes *Chalaco* y *Talismán*, el transporte *Limeña*, transporte *Mayro*. Los vapores del Amazonas. Los vapores del Titicaca 235

ANEXO A. MEMORIA PRESENTADA AL SUPREMO GOBIERNO POR EL C. DE N. COMANDANTE GENERAL DE MARINA, MIGUEL GRAU EN EL AÑO DE 1878 246

Pág.

ANEXO B. LA ESCUADRA EN ENERO DE 1879 276

ANEXO C. INFORME SOBRE REPARACIONES EN EL *HUASCAR* 285

ANEXO D. LA CORBETA *UNION* EN 1878 287

NOTAS AL CAPITULO 289

CAPITULO V

LA REBELION DEL HUASCAR 293

La conspiración 296
Conjurar la revuelta 300
Los rebeldes 303
El gobierno reacciona 312
Con el rebelde y contra él 330
Un decreto polémico 336
Los buques de la reina Victoria 340
Terremoto en el sur 346
Correrías del *Huáscar* 349
A bordo del *Huáscar* 358

NOTAS AL CAPITULO 401

CAPITULO VI

LA JORNADA DE PACOCHA 405

Los buques británicos 406
Con el pabellón al tope 410
El combate 417
Los relatos periodísticos 422
El primer torpedo 429
El fin de la rebelión 448
More defiende su honra 470
Vaivenes políticos 486
Cambios en la Marina 499
La rebelión de Aurelio García y García 505
El destierro de Manuel Pardo y el final del motín 511
El retorno triunfal 518
Los funerales de Ruperto Béjar 531
Prado lima asperezas 533
De Horsey se justifica 535
Secuelas de Pacocha 544

Pág.

ANEXO A. PARTE DEL COMANDANTE ASTETE 548

ANEXO B. INFORME DEL COMANDANTE BEDFORD SOBRE EL COMBATE DE PACOCHA 553

ANEXO C. REFUTACION DEL PARTE DEL ALMIRANTE DE HORSEY 555

ANEXO D. LA CUESTION DEL *HUASCAR* EN EL PARLAMENTO BRITANICO 564

ANEXO E. EL COMBATE DE PACOCHA 584

ANEXO F. LA CUESTION DEL *HUASCAR* Y LA PRENSA EXTRANJERA 591

ANEXO G. LA RECLAMACION PERUANA POR LA INTERVENCION BRITANICA 612

ANEXO H. POEMAS SOBRE LA JORNADA DE PACOCHA 633

ANEXO I. MANUEL CARRASCO 640

ANEXO J. NOTA BIOGRAFICA SOBRE EL ALMIRANTE DE HORSEY 642

NOTAS AL CAPITULO 643

CAPITULO VII

CRONICA MARITIMA: 1876-1879 649

a. Las líneas de vapores 650
b. Esclarecedora polémica 655
c. Capitanías 656
d. El muelle-dársena 661
e. El arsenal 664
f. El contrato Olyphant y los colonos chinos 666
g. El tránsito de Mercurio por el disco del Sol 675
h. Deportes náuticos 680
i. Arqueo de buques 683

ANEXO A. PRESIDENCIA DE LA COMISION NOMBRADA PARA OBSERVAR EL PASAJE DE MERCURIO POR EL DISCO DEL SOL 685

ANEXO B. PROYECTO DE LEY SOBRE ARQUEO DE BUQUES 706

Pág.

NOTAS AL CAPITULO 714

CAPITULO VIII

EL CAMINO A LA CATASTROFE 717

a. El fracaso revolucionario de Lizardo Montero 717
b. El asesinato de Manuel Pardo 731
c. Los marinos civilistas 742
d. Grau, Pardo y Vicuña Mackenna 747
e. Tensiones internacionales 750
f. Chile ocupa Antofagasta 754
g. La misión Lavalle 762
h. La Marinera 767
La primera marinera 768
José Alvarado, "Alvaradito" 770
i. Los aprestos de la Escuadra 775

ANEXO A. LA MARINA EN ABRIL DE 1879 796

NOTAS AL CAPITULO 809

INDICE DE ILUSTRACIONES 813

INDICE ANALITICO 820

INDICE TOPONIMICO 827

INDICE DE PERSONAS 833

Introducción

Cuando se planificó el trabajo de la Segunda Parte de la Historia Marítima del Perú, *recibimos el honroso encargo de escribir el volumen correspondiente al período 1876-1879; para ser más precisos, desde el dos de agosto de 1876 en que asumió la Presidencia de la República el general Mariano Ignacio Prado, al cinco de abril de 1879 en que Chile nos declaró la guerra. Es una etapa de pavorosa escasez fiscal, de gran inestabilidad política, de gruesos errores administrativos, sin brújula en lo que atañe a política exterior. Es una etapa donde un régimen vacilante tiene que afrontar la mayor crisis de nuestra historia como nación independiente a lo largo del siglo XIX. El material consultado y recopilado en archivos, bibliotecas y hemerotecas del país y del extranjero nos va poniendo en contacto con una realidad dantesca respecto a la pobreza —o inexistencia— de los elementos fundamentales destinados a la defensa nacional.*

No sería objetivo, sin embargo, señalar que este descuido sólo tuvo lugar durante el gobierno de Prado. A quienes le antecedieron en la jefatura del Estado, en mayor o menor medida, les cabe responsabilidad frente a este tema. De 1876 a 1879 son los años en que por falta de dinero abundan los "indefinidos", es decir, los oficiales de la Marina y del Ejército sin colocación a quienes se les pagaba una magra porción del sueldo: tarde, mal o nunca. Son los años en que, sin ninguna otra explicación que la obvia de la crisis fiscal, se suprimen o simplemente no se cubren las partidas presupuestarias del ministerio de

Guerra y Marina. Son los años, en fin, en que nuestro aliado defensivo desde 1873 —Bolivia— se debate en una crisis fiscal todavía más honda que la nuestra y es regida por un hombre, Hilarión Daza, que ocupa lugar de privilegio en la galería de "caudillos bárbaros" de esa nación, como los llamó su compatriota el historiador Alcides Arguedas.

Muchas veces se ha repetido que la Guerra del Pacífico comenzamos a perderla en 1874 cuando Chile, gracias a la adquisición de sus blindados, arrebató al Perú su predominio naval. Pero una marina de guerra no sólo se compone de material a flote, sino de oficialidad capaz y tripulaciones disciplinadas, idóneas. A nosotros nos faltó buques adecuados en un momento de trascendentales avances en la ingeniería naval, cuando se perfeccionaban los blindajes para poder contrarrestar el poderío de los cañones cada vez de mayor calibre y premunidos de proyectiles perforantes. Carecíamos también de tripulaciones, de condestables y las máquinas de los buques estaban casi en su totalidad en manos de personal extranjero. Sólo teníamos en nuestro haber una estupenda oficialidad, profesional y moralmente intachable, que supo cumplir su deber con gallardía, hasta el heroismo.

Una buena marina de guerra no se improvisa de la noche a la mañana; es el resultado del esfuerzo, de la constancia, del trabajo y del patriotismo de varias generaciones. Si se rompe esta cadena, si se cae en períodos de abandono o de incuria —como en los años previos a la guerra del guano y del salitre— no sólo se pone en grave peligro o se destruye lo ya realizado, sino también se comprometen peligrosamente el presente y el futuro de un país. Esto nunca debemos olvidarlo.

Un episodio que aquí tratamos extensamente —la rebelión del monitor Huáscar *en 1877— nos ofrece una rápida visión de las virtudes y de las grandes deficiencias de nuestra Marina casi en el umbral de la guerra con Chile. Brilla el valor de la oficialidad naval, sus dotes de caballerosidad, su notable pericia. Vemos también cómo fracasan los artilleros.*

En Pacocha, el 29 de mayo de 1877, frente a dos buques de la escuadra más poderosa del mundo, el Huáscar *comenzó su epopeya que alcanzaría en Angamos, el 8 de octubre de 1879, un renombre inmortal.*

Pero no sólo en sus tareas eminentemente profesionales destacaron nuestros marinos. Los veremos a través de estas páginas cumpliendo un importantísimo rol dentro de la política nacional: en el

Congreso, en el Gabinete Ministerial, o en la oposición. De igual valor será su participación en el campo científico, como gonfaloneros del progreso, de la modernización del Perú.

A lo largo de la realización de este trabajo hemos recibido muchos y valiosos apoyos que comprometen nuestra gratitud. En primer término debo recordar a los almirantes Federico Salmón de la Jara y Melitón Carvajal Pareja, quienes aportaron inteligentes sugerencias al leer los originales del libro. Igualmente al almirante Luis Ernesto Vargas Caballero, quien con gran generosidad tradujo impecablemente —del inglés al español— testimonios documentales ubicados para el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, en repositorios británicos, por la doctora Celia Wu de Brading. En la etapa de investigación ha sido muy valioso el aporte del señor Manuel Zanutelli Rosas y el de la señorita Esperanza Navarro Pantac, así como el que brindó mi hijo Héctor López Aréstegui en la organización del material recopilado.

Muy importante también han sido las informaciones que me ha proporcionado mi buen amigo Francisco Belaunde Terry, quien prepara una erudita monografía sobre la rebelión del monitor Huáscar. *Agradezco, así mismo, a la señora Alicia Castañeda —autora de los índices— y al comandante Juan Manuel Castro Hart, quien junto con el señor Julio Alva han tenido a su cargo la edición del libro. Grande también es mi gratitud a la señora Hélida Alvarez por su eficientísimo e ininterrumpido respaldo secretarial.*

HECTOR LOPEZ MARTINEZ

Capítulo I
DE PARDO A PRADO

A. LA CRISIS FISCAL Y LA MARINA

La *Memoria de Marina* presentada ante el Congreso instalado el 28 de julio de 1876 —pocos días antes de concluir el mandato constitucional del Presidente Manuel Pardo— es un documento singularmente importante donde puede apreciarse, en toda su crudeza, la severa crisis fiscal que vivía el Peru y que, obviamente, afectaba también a nuestra institución naval.

En el testimonio antes mencionado el ministro de Guerra y Marina, general Nicolás Freire, decía lo siguiente: "En estos cuatro años, ha habido para los marinos, una serie de pruebas que han puesto en evidencia hasta donde llega su decisión por la conservación del orden y su abnegación para el cumplimiento del deber.

Conmovida la República por los trabajos constantes de ciertos hombres, que no pueden vivir sino en medio del desorden y que son enemigos de la paz pública, —continuaba Freire— el Gobierno encontró siempre la Marina lista para llevar su eficaz auxilio donde quiera que se la haya necesitado: jefes, oficiales y marineros, han manifestado una voluntad inquebrantable para el cumplimiento de sus deberes; y esto, en circunstancias harto difíciles, pues en muchas ocasiones se ha encontrado la escuadra insoluta hasta de nueve meses de sueldo y casi desnuda. La situación del Tesoro Nacional, muy tirante en 1872, era en 1875, y lo es en este año —decía la *Memoria*— la más difícil que se haya presentado en

el Perú desde su emancipación. La falta de recursos no ha sido ahora como lo fue en épocas anteriores, un fundamento para temer el descontento de las tripulaciones; el Gobierno —concluía el ministro— ha tenido plena confianza en la marina, y ésta ha probado que era digna de esa confianza. Así, pues, al terminar este período constitucional, doy a nombre del Gobierno un voto de gracias a la marina militar de la República, y me permito recomendarla a la alta consideración del Congreso"[1].

Como se ha visto en el volumen precedente de la *Historia Marítima del Perú*, Manuel Pardo, jefe del Partido Civil, había llegado al poder gracias a la decidida y decisiva actitud de nuestra Marina de Guerra que dio —en los trágicos sucesos de julio de 1872— cumplida muestra de sus convicciones democráticas y de su respeto por la Constitución y demás leyes de la República. Por otra parte, renombrados jefes de la Armada —Lizardo Montero, Aurelio García y García, Camilo Carrillo, Miguel Grau— entre otros, eran civilistas y amigos personales de Pardo, habiéndose convertido en destacados colaboradores de su administración no sólo en el ámbito profesional, sino también desde altas posiciones en el Poder Ejecutivo y en el Legislativo[2].

Por ello, sin hipérbole alguna y más bien con estricta justicia, Manuel Pardo, en su mensaje final a la Nación, agradecía cálidamente a la Marina de Guerra que —según el Mandatario— se había hecho acreedora "a la gratitud pública" por la lealtad, constancia y decisión con las que había cumplido sus deberes[3].

En el ámbito de las realizaciones administrativas y de equipamiento dentro de la institución naval, la falta de dinero había frustrado muchos proyectos o, en su defecto, los había reducido a su mínima expresión. Pese a ello, el régimen de Pardo podía preciarse de haber puesto especial énfasis en la formación académica tanto de los futuros oficiales cuanto de tripulaciones, por entonces muy escasas y poco capacitadas. Se había iniciado igualmente la reglamentación de los ascensos —hasta ese momento verdaderamente arbitrarios— y ya en el plano de tareas navales concretas se inauguró la navegación a vapor en el lago Titicaca y se concluyó la exploración de nuestros ríos de la selva en toda la extensión navegable por embarcaciones a vapor de poco calado.

En lo que se refiere al material a flote en el Pacífico, éste fue reforzado ligeramente con la llegada de las cañoneras *Chanchamayo* y *Pilcomayo* y con la incautación del transporte *Talismán*. Pero las unidades mayores, específicamente los blindados *Inde-*



MANUEL PARDO
Primer Presidente Civil del Perú.
Sus esfuerzos fueron inútiles para
contener la crisis fiscal.

pendencia y *Huáscar* aparecían ya por entonces como buques obsoletos que habían sido sometidos a diversas reparaciones con el objeto de atenuar los desperfectos producidos por el paso de los años y por la falta de mantenimiento adecuado para el cual no existían, o no estaban provistas, las correspondientes partidas presupuestales.

Como verá el lector, una y otra vez tendremos que volver en este trabajo sobre un angustiante y deprimente lugar común: la pobreza, mejor diremos, la total miseria fiscal que tornaba muy difícil —o imposible la más de las veces— atender las necesidades imprescindibles del entonces llamado Ramo de Marina, dependiente —como ya se sabe— del ministerio de Guerra y Marina. Habría que añadir que, proporcionalmente, la Marina tenía un presupuesto ínfimo con relación al del Ejército. Así, pues, apenas a tres años del inicio de la guerra contra Chile, la crisis fiscal, cada vez más asfixiante, y la inestabilidad política de un régimen débil y titubeante, se confabularon para que nuestra Marina de Guerra, casi inerme, marchara al sacrificio en defensa del territorio y del honor del Perú.

B. EL DIPUTADO MIGUEL GRAU

El gobierno que iniciaba el 2 de agosto de 1876 el general Mariano Ignacio Prado contó en el Parlamento con la presencia del capitán de navío Miguel Grau Seminario. En la sesión del viernes 4 de agosto del año en mención fue proclamado como diputado propietario por la provincia de Paita. Suplente de la misma resultó don Manuel E. Raygada. El dictamen que permitió el ingreso de Grau a la Cámara de Diputados fue aprobado por 52 balotas blancas contra 35 negras[4].

Esa elección a una curul, en un clima de encendida pugna partidaria, fue acogida con singular y significativa aprobación por todos los sectores políticos. Miguel Grau, militante civilista, recibió la enhorabuena de *La Patria*, vocero periodístico del más sañudo adversario de los seguidores de Manuel Pardo: el pierolismo. En la columna "A granel", que habitualmente escribía el periodista boliviano Julio Lucas Jaimes, se publicó el sábado 5 de agosto de 1876: "Ayer se aprobó la elección del señor capitán de navío don Miguel Grau, diputado por Paita. Representantes como Grau, llenos de noble entrega y dignidad jamás desmentidas, serán un refuerzo honroso para la Cámara que necesita de hom-



Diputado
MIGUEL GRAU
En el Parlamento, como en la Armada
y en su vida particular, fue un arquetipo
de hombría de bien, de patriotismo, de
sentido de responsabilidad.

bres independientes. Le enviamos nuestras felicitaciones tan sinceras como espontáneas"[5].

En un ambiente cargado de pasión en que los diarios lanzaban a sus adversarios políticos los más duros e incluso soeces calificativos, Miguel Grau conseguiría, sin proponérselo ni solicitarlo, unánime aplauso, aprobación y respaldo para su persona; como si una premonición se apoderase de todos los espíritus y les hiciera comprender que el nombre Grau sería, por mandato del destino, símbolo de unidad, confluencia de las más encontradas opiniones que, sin embargo, mostraríanse acordes en su respeto y admiración a un hombre justo.

En Grau, pues, se conciliaban dos responsabilidades; por un lado las inherentes a su profesión en la que era reconocido —por propios y extraños— como el mejor y el más calificado marino del Perú; por el otro, su compromiso político con el Partido Civil, decisión legítima a la que llega sólo para servir, para dar los aportes de su prestigio, capacidad y patriotismo.

Grau, en la Cámara de Diputados, dio numerosos ejemplos de una de sus virtudes más preclaras: la modestia. En las legislaturas en que intervino alternó con destacados talentos de la civilidad: Chacaltana, Cisneros, Ribeyro, etc. Raúl Porras Barrenechea en su magnífico *Elogio a Grau* recuerda que el héroe en su función legislativa "exhibe la misma sobriedad de gesto y de alma que en la milicia". Pide la palabra pocas veces y comenta con sus amigos "que no conoce los usos parlamentarios". Pero no duda en opinar sobre aquellos temas que domina por su formación profesional[6].

Más de cien años después de la epopeya de Angamos —por mandato de una Ley de la República— existe en el recinto de la Cámara de Diputados una curul destinada a honrar la memoria de nuestro ínclito almirante. Su nombre, por otra parte, es el primero de la lista y cuando el relator convoca al diputado Miguel Grau, todos los representantes contestan por él: "presente"[7].

C. MONTERO: CANDIDATO DERROTADO

Debemos retroceder un poco en el tiempo para referirnos a un tema que, en su día, planteó graves problemas políticos al país: la sucesión presidencial de Manuel Pardo.

Lo importante, naturalmente, era mantener incólume la constitucionalidad instaurada en 1872. Obvio era también que el par-

tido gobernante, el civilista, presentara el candidato con mayores posibilidades de éxito. "Múltiples circunstancias dificultaron, sin embargo, su nominación. José Simeón Tejeda, a quien muchos habían ya otorgado ese carácter, falleció el 24 de agosto de 1873, cuando ocupaba el cargo de Presidente de la Cámara de Diputados. Agustín Reynaldo Chacaltana, que pudo también ser nominado, murió como ministro (plenipotenciario) del Perú en Chile. De los hombres en servicio activo dentro del partido —Francisco Rosas, José de la Riva Agüero, Aurelio García y García y otros— ninguno logró la unanimidad ante los elementos directores. Había quien tenía demasiadas odiosidades acumuladas, quien era considerado sin relieve suficiente y quien recibía la tacha de ser ajeno a la vocación política"[8].

Jorge Basadre señala que tal vez el mejor candidato del civilismo pudo ser don Manuel Costas, hombre del sur, experimentado en política, de acrisolada honestidad, pero, evidentemente, sin arraigo popular[9]. Lo cierto fue que Manuel Pardo decidió apoyar la candidatura presidencial del general Mariano Ignacio Prado, de quien había sido Secretario de Hacienda en el famoso "Gabinete de los talentos", en 1866. Excede a los objetivos de nuestro trabajo entrar en detalles sobre este particular. Sin embargo, el repliegue del civilismo y su conformidad en respaldar a Prado constituye, hasta el presente, un capítulo polémico en la historia decimónica del Perú.

Frente a Prado, paradógicamente candidato del oficialismo y de la oposición, surgió la candidatura del contralmirante Lizardo Montero. Amigo estrecho de Manuel Pardo, su brazo armado en la campaña que desbarató la revolución de Nicolás de Piérola —como se ha visto en el volumen anterior—, civilista de la primera hora, Montero no tuvo, pese a todos estos títulos y merecimientos, el aval del Presidente ni de los sectores más representativos de su partido.

La pregunta brota espontánea: ¿por qué Manuel Pardo "vetó" la candidatura de su leal correligionario Lizardo Montero? Creemos que el fundador del Partido Civil lo consideraba emocionalmente inmaduro, tal vez demasiado turbulento e imperioso y poco "manejable", más aún si sobre él recaía la investidura de Presidente de la República. Pardo, pues, prefirió a un personaje ajeno a su partido, ya conocido en sus virtudes y defectos, que a Montero, quien podía, a la postre, convertirse en una verdadera caja de sorpresas.



SIMEON TEJEDA
Uno de los líderes más importantes del civilismo. Su prematura muerte impidio su candidatura a la Presidencia de la República.



FRANCISCO ROSAS
Otro de los líderes más importantes del civilismo. Su candidatura a la Presidencia de la República no prosperó. Fue un notable parlamentario.

Pero Lizardo Montero no se amilanaba ante ningún tipo de dificultades. Unos pocos civilistas, principalmente jóvenes, enarbolaron su nombre proclamándolo candidato presidencial en los comicios de 1876. El contralmirante piurano, "inteligente, resuelto, ambicioso, alegre y bohemio", según Basadre, se lanzó a la palestra con un programa en el cual anunciaba "respeto a la Constitución y las leyes, sentido liberal avanzado en armonía con las conveniencias sociales, protección a la educación pública, rígida economía y severa probidad en la administración de los caudales públicos, y moralidad administrativa"[10].

En julio de 1875 Montero hizo su primera demostración de fuerza tanto en Lima como en el Callao, donde tenía la colaboración decidida de Adolfo King. Reseñando la manifestación del día 12 en la plaza de Armas de Lima, decía *La Opinión Nacional*: "La reunión monterista del domingo ha sido una verdadera sorpresa, agradable para muchos e inesperada para todos. Esa candidatura que se miraba con cierta indiferencia y a la que se creía sólo un propósito de amistosa intimidad, se ha exhibido con fuerza, como número y hasta como huestes de combate"[11].

Estas "huestes de combate" que hoy nos parecen censurables desde todo punto de vista eran, en los usos electorales de entonces, elementos imprescindibles y decisivos para obtener la victoria. La pugna electoral entre Montero y Prado fue, por otra parte, una de las más violentas y sangrientas que se recuerda. Los capituleros de ambos candidatos lucharon denodadamente en calles y plazas para "tomar" las mesas de sufragio instaladas en las parroquias que, en Lima, eran las de San Marcelo, el Sagrario, San Sebastián, San Lázaro y Santa Ana. En los comicios primarios del 17 de octubre de 1875 hubo 23 muertos e incontables heridos entre monteristas y pradistas[12]. Estos últimos tenían mejor armamento: rifles Winchester y carabinas Spencer, mientras la facción del contralmirante sólo contaba con revólveres. La policía, por otra parte, apoyaba abierta e impunemente a Prado. Fue así como entre disparos, algaradas, cadáveres, descalabrados y cierrapuertas general, resultó electo Presidente de la República el general Mariano Ignacio Prado, quien asumió la Primera Magistratura el 2 de agosto de 1876[13].

Al día siguiente, en el diario civilista *El Nacional*, Lizardo Montero publicó un extenso manifiesto que, por su importancia, creemos oportuno transcribir en su parte medular: "La solemne proclamación hecha ayer por el Congreso, de Presidente de la Repú-

blica en favor del señor general don Mariano I. Prado —decía el marino—, me obliga a hacer una manifestación pública a los que iniciaron y han sostenido hasta hoy mi candidatura. Confiado en vuestro apoyo, solicité vuestros sufragios y fui en persona a visitar los departamentos de la República, donde encontré la más leal y decidida acogida. Conoceis la historia de las elecciones. En todos los pueblos mi nombre fue entusiastamente aclamado y mi partido digno y tranquilo se presentó ante las mesas receptoras de sufragio para hacer patente su fuerza, su respeto a la ley y su decisión en mi favor. Queríamos la lucha franca y leal en el terreno de la ley y nos encontramos con rifles y revólveres, con la intriga y la falsificación. Las autoridades que cumplían su consigna nos hicieron guerra tenaz y abierta... En todos mis actos he probado que buscaba en los medios que la ley franquea el triunfo de mi causa. Aspiraba a ser el representante legítimo de la nación y no podía pedir sino a la legalidad las fuerzas que debían sostenerme... Confiado en la palabra empeñada del Presidente de la República vosotros habíais creído conmigo que las candidaturas oficiales habían desaparecido en 1872... Pero el partido civil y el Gobierno que en él tuvo su cuna olvidaron sus tradiciones y sus promesas"[14].

En las palabras del candidato presidencial derrotado había mucho de verdad, aunque también amargura y reproches para Manuel Pardo; no obstante, Montero no rompió con el Partido Civil al que seguía llamando "su" partido. En los convulsos años del gobierno de Prado, desde su curul en el Senado, el contralmirante apoyaría al régimen constitucional en sus horas más difíciles, sobre todo cuando su jefe y amigo, el ex presidente Manuel Pardo fue asesinado.

Sin embargo, como veremos más adelante, la rivalidad Prado-Montero no amenguó. En 1878 éste tuvo que asilarse y marchar, por un corto tiempo, al exilio. Llegada la guerra con Chile, el Presidente Prado nombró a Montero en un cargo ajeno a su quehacer profesional: Comandante General de las baterías de Arica. El contralmirante acató inmediatamente las órdenes "aunque podía haber esperado —le decía en una carta abierta al ministro de Guerra y Marina— que se me destinara en el puesto profesional donde he manifestado mi patriotismo y formado mis antecedentes"; vale decir, Montero pedía algo lógico: un cargo en la Escuadra[15].

"¡Cuánto mal hacen en nuestro país las pequeñeces de partido (le confiaba Miguel Grau a su fraterno amigo Carlos M. Elías). Si



Contralmirante
LIZARDO MONTERO
Manuel Pardo no apoyó su candidatura a
la Presidencia de la República en 1876.

Prado, como debía, y como yo se lo indiqué tantas veces —remarcaba— le da el mando de la escuadra a Montero, todo hubiera marchado mejor, porque así éste, como Almirante, hubiera ido en la *Independencia*, que era buque aparente para estado mayor, y el 21 de mayo (de 1879) la *Independencia*, se hubiera quedado en Iquique combatiendo con la *Esmeralda* y a mí no se me hubiera escapado la *Covadonga*. Después sobre Antofagasta —concluía— hubiéramos sorprendido, tomado y echado a pique los transportes con 4,000 hombres que llevaban y sabe Dios cuan distinto hubiera sido el sesgo de la campaña"[16].

Este asunto, como supondrá el lector, será tratado en detalle en el volumen pertinente de la *Historia Marítima del Perú*. Si nos hemos adelantado a los hechos es tan sólo para que se tengan en cuenta algunos antecedentes de carácter político que, sin lugar a dudas, influyeron en las decisiones que tomó el Jefe de Estado, general Mariano Ignacio Prado, al momento de la guerra con Chile.

D. PIEROLA: EL CONSTANTE REBELDE

Hemos dicho que Mariano Ignacio Prado llegó al poder con el respaldo del Partido Civil y también con el de la oposición a esta corriente política. Una vez en funciones, el nuevo mandatario tomó distancia, casi al momento, del civilismo, sin sopesar debidamente el problema que le podía causar el hecho que ambas cámaras legislativas estuvieran ampliamente controladas por lo seguidores de Manuel Pardo.

Así, pues, el flamante régimen, desde sus primeros días, tuvo que soportar los embates no sólo del civilismo, sino también la tenaz y gallarda intransigencia revolucionaria de Nicolás de Piérola. El gobierno de Prado —anotó certeramente Carlos Miró Quesada— "nadando en un mar de vacilaciones, contradicciones e incongruencias, perdió a sus aliados de ayer sin lograr ganar el apoyo de los seguidores de Piérola. Tan azarosa situación tenía que desembocar en algún acto revolucionario"[17].

La revolución, efectivamente, se produjo y muy pronto. Desde su exilio en Chile Nicolás de Piérola, el eterno conspirador, el hombre del *Talismán*, había ya condenado a Prado aún antes que éste asumiera el poder. "Prado no es otra cosa que la continuación de Pardo —decía el llamado segundo *Manifiesto de Limache*—, es decir crédito enteramente muerto, arcas vacías y enormes deu-

das por pagar". Para don Nicolás la única fórmula viable de enfrentar la pavorosa crisis fiscal era la revolución, el cambio radical de hombres y sistemas. "Mientras llega el momento de empuñar de nuevo las armas —añadía— y después de haber combatido sin tregua las causas del mal, me levanto de nuevo para protestar de lo que pasa en el Perú"[18].

"La misión más importante y fatigosa de los agentes diplomáticos y consulares del Perú en Chile —comenta Basadre— se volvió entonces la de vigilar a Piérola"[19]. Pero éste, habilísimo para burlar todo tipo de acechanzas, logró, a base de audacia e imaginación, entrar furtivamente en el Perú para encabezar el movimiento revolucionario que debía derrocar a Prado.

Don Alberto Ulloa Sotomayor, el ponderado biógrafo de Piérola, dice que el *Califa* —como le llamaban sus adeptos— desembarcó en Arica el 3 de octubre de 1876, "disfrazado de sirviente de un inglés y cargando al hombro un baúl. Como la autoridad local estuviera en el muelle, Piérola, imperturbable preguntó, delante de ella, al inglés, a que hotel se dirigían[20]. El diario civilista *El Nacional* difundió otra versión: "Se cree que Piérola, haya venido de Chile al territorio del Perú, en un buquesito sin bandera, que hace doce días vio a la altura de Ilo uno de los vapores de la Compañía del Pacífico"[21].

Lo cierto era que don Nicolás parecía tener el don de la ubicuidad, desasosegando a las autoridades de toda la costa peruana. Así por ejemplo, el capitán del puerto de Iquique, Federico Delgado, envió al Comandante General de Marina una nota fechada el 4 de febrero de 1876 informándole lo siguiente: "Al pasar la visita del vapor *Ayacucho* de la Compañía Inglesa procedente del Sur en la mañana de hoy recibí una comunicación de nuestro cónsul en Valparaíso en que manifestaba algunas probabilidades de que en dicho vapor viniese D. Nicolás de Piérola. Por este motivo puse al *Ayacucho* incomunicado durante hora y media que empleé en practicar un prolijo reconocimiento del buque, con el objeto de capturarlo de orden de la Prefectura de esta provincia. Desgraciadamente mis indagaciones han sido inútiles por no estar Piérola a bordo. Según informes del capitán y contador de dicho vapor, el *Illimani* salió una hora antes de Valparaíso y es de suponerse haya preferido embarcarse en él"[22].

Pero esta vez si era verdad; Piérola estaba nuevamente en campaña. En las primeras horas del 6 de octubre de 1876, con 300 hombres que había reunido en Torata, el porfiado rebelde se lan-

zó al asalto a la ciudad de Moquegua. El subprefecto de la misma, Samuel Barrios, apoyado por 40 gendarmes a los que se debía siete meses de sueldo, le hizo frente. La lucha fue corta y cruenta. Al fin los atacantes lograron apresar a la autoridad política y ocupar la población.

En Lima, los órganos periodísticos civilistas criticaban acerbamente al tenaz revolucionario. "Nos encontramos otra vez al frente de los que en más de una ocasión han colocado al país a los bordes del abismo —decía *El Nacional*— para satisfacer mezquinas pasiones. Los que se estrellaron constantemente contra la firmeza y la popularidad del anterior gobierno, han creído hallarse hoy en presencia de un poder débil, que podía sucumbir a los primeros embates de sus furores. Por eso han recobrado el aliento que habían perdido; ha renacido la esperanza de un triunfo tantas veces acariciado y otras tantas hecho ilusorio; ha despertado la ambición que, formulada en tierra extranjera, da los últimos ahogos de su impotencia"[23]. Ante el peligro que significaban las correrías levantiscas de Piérola, el civilismo, por lo menos tácticamente, volvía a cerrar filas junto al pradismo.

Mientras tanto don Nicólas trataba de equipar a sus escasas huestes con armas, cabalgaduras y ropa de abrigo. A falta de dinero el caudillo firmaba vales, a nombre de la Nación, que a la postre sólo resultaron testimonios sin valor de un empeño frustrado.

Prado tomó conocimiento de la revolución el mismo día 6. El Consejo de Ministros, reunido de emergencia, acordó que el ministro de Gobierno, coronel Manuel González de la Cotera, marchara inmediatamente al sur con un importante contingente armado. El transporte, obviamente, debía ser marítimo y, una vez más, se requirió el apoyo de las unidades de la escuadra de operaciones para mantener el orden constitucional[24].

El ministro de Gobierno y el ministro de Guerra y Marina, general Pedro Bustamante, se embarcaron a bordo de la fragata *Independencia* y, acompañados por el transporte *Chalaco*, que seguía las aguas del blindado, pusieron proa al sur el 7 de octubre.

El diario *El Nacional* informaba al respecto: "En las últimas horas del día de ayer y primeras de hoy, se han embarcado en el puerto del Callao las tropas siguientes: Una brigada de artillería compuesta de ocho cañones y cincuenta hombres de servicio, al mando del sargento mayor Barboza; dos escuadrones del regimiento "Húsares de Junín" al mando del señor coronel don José



Iglesia de San Francisco,
uno de los lugares más bellos y
representativos de Lima. Fotografía tomada
antes de la guerra con Chile.

de la Torre, compuesto de doscientos hombres; batallón "Ayacucho" que lo componen quinientas plazas, al mando de su jefe el señor teniente-coronel don Manuel Antonio Prado; batallón "Callao", que lo forman cuatrocientos hombres, al mando del señor coronel M. Cáceres. Esta división está comandada por el señor ministro de Gobierno, coronel don Manuel González de la Cotera, siendo el jefe del Estado Mayor el coronel Durán y el sargento mayor don Juan N. Eléspuru secretario general. Tenemos, pues, que las fuerzas que se hallan en son de combate, en defensa de las instituciones —concluía la nota periodística— ascienden a 1,150 hombres"[25]. Como vemos, la superioridad numérica de los elementos gobiernistas era realmente abrumadora.

Mientras la *Independencia* y el *Chalaco* navegaban hacia Pacocha, la corbeta *Unión*, alertada oportunamente, zarpaba de Tarapacá con rumbo a Ilo. Ya al ancla en este puerto, el 11 de octubre, su comandante, Nicolás del Portal, informaba a la superioridad naval: "Tengo el honor de poner en conocimiento de U.S. que en la tarde del 6 del presente recibí órdenes del Sr. Prefecto de Tarapacá para dirigirme a este puerto y cortar la comunicación con los facciosos de Piérola. Zarpé esa misma tarde y el 7 por la mañana llegué a este puerto y tomé inmediatamente posesión del ferrocarril y sus máquinas; incomuniqué el telégrafo con Moquegua y he permanecido en posesión de estos lugares hasta la noche pasada en que habiendo llegado el *Chalaco* con las fuerzas a órdenes del S. Comandante Gral. Coronel La Cotera, he retirado las fuerzas que tenía en tierra; así como la pieza de artillería con que protegía la estación entregando a dicho jefe el tren y las máquinas de que dispondrá tan pronto como lo encuentre por conveniente. Sin mi presencia aquí —decía con justicia Portal— hubiera sido imposible que las fuerzas del Gobierno se moviesen por ferrocarril, pues han tenido los facciosos una partida de cincuenta hombres a las órdenes de un Luis Felipe Rosas en las vecindades de este puerto con el objeto de inutilizar por completo las máquinas, lo que no han conseguido"[26].

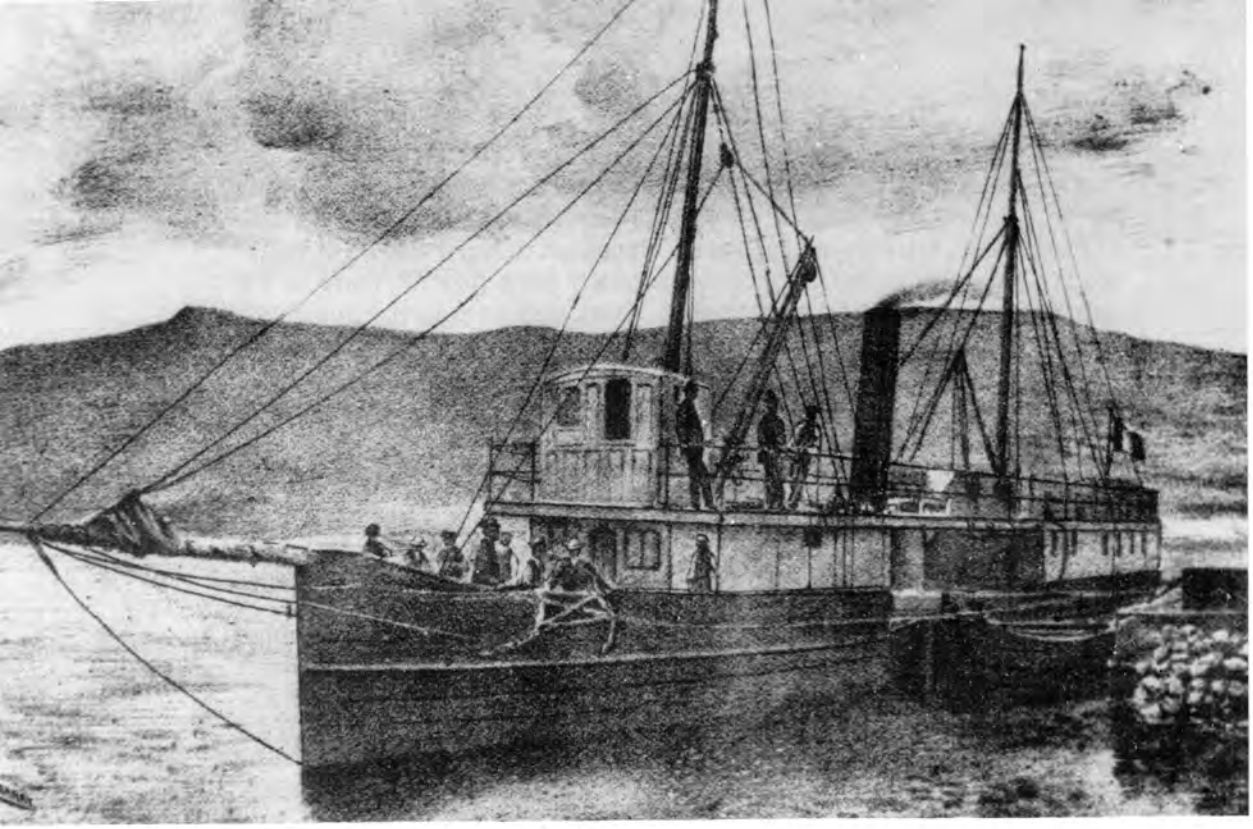
El parte que acabamos de transcribir no necesita mayores comentarios. El rápido y eficiente accionar de las unidades de la escuadra había hecho zozobrar los planes de Piérola quien no pudo hacer otra cosa que ocupar las alturas de Yacango[27]. Allí lo atacó González de la Cotera el 19 de octubre. El combate, pese a la diferencia número y de material bélico de los rivales, fue reñido y duró más de cinco horas. El *Califa*, vencido una vez más, tuvo

que emprender la marcha hacia Bolivia. Poco antes había lanzado una encendida proclama a sus valientes seguidores: "Salvar al Perú de la miseria en que está: ese es mi deber y ese es el vuestro. Ya no existen los tesoros de la rica y cara patria. Todo se ha concluido en medio de los festines. Y yo deploro esta tremenda situación, y deploro también ver al pobre sin jornal, al obrero sin trabajo, al artesano en la indigencia. ¡Moqueguanos y torateños!: Tenemos que quitar la suerte del Perú de manos de los estafadores de oficio, y para ello sólo se necesitan decisión y valor. ¿No es verdad que ésta gran obra se deberá al patriotismo de Moquegua?"[28].

El coronel González de la Cotera, para consolidar su victoria, siguió a Torata y, al fin, en Los Angeles, derrotó a pequeñas partidas de montoneros que aún pretendían seguir resistiendo. En Lima, al recibirse noticias tan favorables al Gobierno, se restablecieron las garantías constitucionales el 23 de noviembre, las mismas que habían sido suspendidas por el Congreso, luego de un acalorado debate, el 9 de octubre. La Cotera —quien más tarde volvería a enfrentarse con Piérola, esta vez con sino adverso— fue ascendido a general de brigada. El Ejecutivo propuso también los ascensos al grado inmediato para los capitanes de navío graduados Federico Alzamora, Nicólas Portal y Ulises Delboy, como reconocimiento a los importantes servicios prestados a la Nación[29].

Otros brotes revolucionarios en apoyo de Nicolás de Piérola terminaron como el que comentamos: en un rotundo fracaso. El 15 de octubre de ese año de 1876, se levantó en Puno un grupo de personas acaudilladas por Enrique Bustamante y Salazar. Su primera acción fue apoderarse del *Yapurá*, un vaporcito que prestaba invalorables servicios en el lago Titicaca. El buque les sirvió para enrumbar hacia el *Yavarí* y capturarlo. A bordo de éste se encontraba el capitán de navío Aurelio García y García —ex ministro de Gobierno de Manuel Pardo— quien posteriormente fue desembarcado. Como el golpe no prosperó, los revoltosos terminaron por huir hacia Bolivia.

Sobre estos sucesos hizo algunos comentarios *El Nacional*, de singular importancia por la información que aporta: "Ha terminado definitivamente la revolución de Piérola. Después del espléndido triunfo obtenido por la división La Cotera contra las fuerzas enemigas en los altos de Yacango, triunfo verdaderamente providencial, aparecieron unas montoneras en los alrede-



Vapor *Yavarí*
en el muelle de Chililaya,
en el Lago Titicaca.

dores de Puno, que sin otro intento que llamar la atención de las fuerzas del gobierno hacia ese punto, intranquilizaban a los vecinos y se llamaban *partido revolucionario,* poniendo en juego sus armas, para sostener todo género de depredaciones y cometiendo atentados de toda clase contra los indefensos habitantes de esos lugares. Una expedición de fuerza pública, capitaneada por don José M. Ugarteche, subprefecto de Puno, marchó sobre los montoneros con el fin de debelarlos, procurando que no cundiera por allí la chispa revolucionaria; pero desgraciadamente, los montoneros eran mayores en número y derrotaron al señor Ugarteche y a la fuerza que comandaba en uno de los distritos de Chucuito, razón por la que tuvo que salir el señor Gastó, prefecto de ese departamento, a combatir a los montoneros. Disponiendo el señor Gastó de mayor fuerza, natural era que cortase todo recurso a los amotinados; y como no encontrasen refugio alguno por aquellos lugares, han abandonado el campo y han desorganizado sus grupos instantáneamente. Queda, pues, Puno en la mayor tranquilidad..."[30].

También en Iquique otro lugarteniente de Piérola, el más tarde Presidente de la República, Guillermo Billinghurst, prestó decidido apoyo a la revolución poniendo al servicio de ella no sólo su persona sino también ingentes sumas de dinero. En ese mismo puerto fue apresado el capitán de fragata Luis Germán Astete, igualmente fervoroso pierolista, quien conspiraba con otro núcleo de sus correligionarios. En Chiclayo, en cambio, hubo una manifestación de protesta contra los que pretendieron quebrantar el orden público.

En general, el nuevo levantamiento de Piérola ocasionó un serio daño económico al Gobierno, tanto que el Congreso, el 11 de octubre, se vió en la necesidad de autorizar al Poder Ejecutivo "para proveerse de fondos hasta la cantidad de 4'000,000 de soles, si fuera necesario, a fin de atender los gastos que demanda la pacificación de la República"[31].

El Presidente Mariano Ignacio Prado, mediante una Orden General del ministro de Guerra y Marina, hizo conocer a los jefes, oficiales e individuos de tropa que participaron en la derrota de Piérola, el agradecimiento del Gobierno por su patriótico comportamiento haciéndose acreedores a la "gratitud nacional"[32].

Por cierto no ha de ser ésta la última vez que nos ocupemos de Nicolás de Piérola a lo largo del presente trabajo. Lo haremos de nuevo —y muy extensamente— cuando tratemos sobre la subleva-

ción del monitor *Huáscar* y el combate de Pacocha, contra dos unidades de la escuadra inglesa, en mayo de 1877. El *Califa*, como le llamaban sus adeptos, es hasta hoy un personaje polémico. A través de más de un siglo se han cebado sobre su memoria algunas revanchas y muchas impotencias, en medio de críticas justas y de vilezas apasionadas. Tuvo también multitud de seguidores fervorosos, verdaderos "creyentes", que no dudaban en ofrendar su vida al conjuro de un grito viril que era también himno de guerra y esperanza: "¡Viva Piérola!".

Nosotros debemos insistir en que ya es hora de acabar con interpretaciones maniqueas y retrospectivas que poco tienen de históricas y que, más bién, parecen acusaciones de un fiscal o alegatos propios de un abogado. El historiador, habrá que repetirlo siempre, no es un juez. "La historia no es juzgar; es comprender y hacer comprender", ha escrito con verdad ese maestro de historiadores que fue Lucien Febvre[33].

E. DOS PAISES: CHILE Y BOLIVIA EN LOS AÑOS DEL PROGRESO MUNDIAL (1876-1879)

Entre mediados del siglo XIX y el inicio de la guerra del Pacífico, se produjo en el Viejo Mundo, y también en los Estados Unidos, un vertiginoso progreso científico y tecnológico que abarcó los más diversos campos. Son las décadas en que Siemens inventa la dínamo, Westinghouse los frenos de aire comprimido, Edwin L. Drake inicia la explotación comercial y en gran escala del petróleo, Nicolás August Otto logra el primer motor de gas practicable, Alfred Nobel obtiene la mortífera dinamita, Robert F. Mushet inicia la fabricación de acero aleado con tungsteno, Joseph Monier patenta la viga de hormigón armado, Elihu Thomson inventa una soldadura por resistencia eléctrica, Alexander Graham Bell patenta el teléfono, Swan fabrica la primera lámpara eléctrica y las nuevas armas se hacen más sofisticadas y también más mortíferas[34].

La rapidez de las comunicaciones —por telégrafo, ferrocarril, barco a vapor, etc.— trae como consecuencia el auge del comercio y de la industria, fusionándose diversas empresas en gigantescas sociedades anónimas que serán el origen de los monopolios internacionales. Es el momento cenital del capitalismo colonialista que busca ávidamente materias primas que requieren los países industrializados. Son estos también los años del capitalismo

financiero cuando las altas finanzas gravitan decisivamente en la política internacional de las potencias[35].

"Remota, perdida entre sus montañas, ajena al acontecer mundial, esa pequeña república andina llamada Bolivia —dice Alfonso Crespo— vivía al margen de esta evolución. Como el imperio incaico era ya anacrónico hacía tres siglos, Bolivia también estaba en retardo ante la historia. El orden internacional se alteraba sin que sus gobernantes militares se enteraran de ello y no era suficiente para sacudir el marasmo nacional la acción bien intencionada pero por fuerza limitada de unos cuantos hombres de progreso dedicados a la industria. El resto de la población vivía sumida en sus querellas políticas, mientras el país se encastraba en el atraso. Hacia 1879 Bolivia no disponía de una sola carretera digna de ese nombre y los transportes se hacían a lomo de mula o llama. La *taquia*, excremento de la llama, y la yareta, arbusto andino, seguían siendo los combustibles más utilizados. No existía ni una sola línea telegráfica que la ligara con el exterior y el correo estaba librado a la diligencia de postillones indígenas. Mientras Chile se ha apresurado a adquirir los cañones Krupp de la guerra franco-prusiana, el ejército boliviano sólo dispone de viejos fusiles de épocas de la Confederación. Gran parte de su población es analfabeta y la mortalidad infantil alcanza índices pavorosos. Un país en esbozo"[36].

En 1876 asume el poder en Bolivia el general Hilarión Daza. Era éste un eslabón más de una saga de gobernantes —los generales Manuel Isidoro Belzú, Mariano Melgarejo, Agustín Morales, etc.— que encarnaban lo que Jorge Basadre llamó con acierto el "caudillaje orgiástico". Atropellos sin cuento, mal uso de los fondos públicos, al extremo que no había presupuesto ni se llevaban libros en el Tesoro nacional, incoherencia y desenfreno en todos los órdenes, tales fueron las características de la desastrosa e irresponsable gestión de Daza.

No intentamos hacer historia anecdótica, pero ciertas informaciones sobre los antecendentes personales y las características físicas y sicológicas de algunos personajes pueden ser muy ilustrativas para el lector. Alcides Arguedas, en su *Historia General de Bolivia*, describe a Daza de la siguiente manera: "Era alto, musculoso, de hercúleas fuerzas, tez morena y pálida, labios sensuales. De temperamento ardiente, glotón, sensual, le seducía la vida fácil de placeres groseros y era ajeno a los escrúpulos morales. De su padre, un cholo vulgar que por apuestas tragaba sapos

y devoraba carne cruda en público, había heredado una invencible inclinación a los actos ostentosos de fuerza y cinismo y también la manía de apropiarse de lo ajeno"[37]. Tal era la imagen de nuestro aliado en la guerra contra Chile; el hombre que nos arrastró a la contienda; el mismo que desertó en la quebrada de Camarones.

Al igual que en el Perú la situación fiscal de Bolivia, en los años previos a la guerra del Pacífico, era de bancarrota. El ministro de Hacienda Manuel Ignacio Salvatierra, decía en la *Memoria* que presentó al Congreso de 1877: "La deuda de los empréstitos por si sóla tenía esclavizada a Bolivia por indefinida serie de años; la interna de actualidad por servicios inmediatos y por préstamos de Banco, era cuantiosa y urgente; los contratos considerados de ferrocarril y otras empresas y obligaciones, venían a elevar la cifra de la deuda a un asombroso grado; los ingresos fiscales estaban hipotecados y transmitidos de antemano a la deuda de empréstitos en su mayor parte, y consumidos todos los restantes. El cáncer de la mala moneda —concluía el ministro boliviano— agravaba la situación y completaba el conflicto. El mal había llegado a su último grado; era incurable: la crisis no debía ser sino funesta"[38].

No creemos pertinente —por la índole especializada del presente trabajo— entrar en mayores detalles sobre la caótica situación de Bolivia tanto en el plano político como en el económico. Agravando estos males, por si fueran pocos, se produjo el año 1878 una sequía que aniquiló por completo a la agricultura boliviana. A la sequía siguió la peste; la gente moría en las ciudades y en los villorrios sin ayuda de ninguna clase. Bolivia —como ya se dijo— carecía de medios de comunicación que hubieran permitido brindar algún socorro a los pueblos más alejados u obtener artículos de primera necesidad en los países vecinos. "Además —dice Casto Rojas— el pueblo no contaba con ahorros, acostumbrado a vivir al día con la cosecha del año, o a derrochar en una noche el chancelo (sic) de la quincena en la mina"[39].

En los primeros días de enero de 1879 fueron recogidos de las calles de Cochabamba más de 200 cadáveres de gente que pereció de hambre. Los que no habían muerto en sus ranchos iban a morir en las ciudades y en los pueblos, o se marchaban a otras regiones en busca del pan que no hallaban en las suyas. "Largas y famélicas caravanas tomaron el camino de la pampa salitrera, de aquella "Camiña" de la leyenda popular, para no volver más a la

tierra de los antepasados, que por una crueldad implacable del cielo, negaba hasta el más mísero sustento al labriego"[40].

La mendicidad y la delincuencia aumentaron en forma alarmante. Las escuelas fueron cerradas, los servicios urbanos se redujeron a lo estrictamente necesario. En La Paz, todos los fondos se emplearon en el establecimiento de casas para la alimentación gratuita de los más menesterosos y, pese a las dificultades ya conocidas, algo de ayuda se pudo enviar a las provincias. En medio de panorama tan desolador, en febrero de 1879, estalló la guerra entre Bolivia y Chile.

No creemos superfluo recordar que los límites de Bolivia, hasta antes de la guerra del Pacífico, eran los siguientes: "Por el Norte y N.E. con el Perú e Imperio del Brasil; al Este, el mismo imperio; al S.E. y Sur, el Paraguay, y la República Argentina y Chile, y al Oeste, el Oceáno Pacífico"[41]. Bolivia, pues, tenía litoral sobre el mar descubierto por Balboa y sus cuatro puertos sobrevivían dificultosamente. En 1877 Tocopilla tenía aproximadamente 1,000 habitantes. Debía su existencia al salitre del Toco. La compañía inglesa que lo explotaba había construído un muelle. Antofagasta era el puerto más austral de Bolivia, desde allí una empresa anglo-chilena exportaba salitre y plata. Este metal provenía de las minas de Caracoles y se embarcaba rumbo a Caldera, donde era beneficiado. Al noreste, estaba el famoso yacimiento argentífero de Caracoles. Mejillones, el otro puerto, nacido por el guano y para el guano de su península, tuvo un período de gran promesa cuando el Gobierno boliviano lo eligió como punto de partida del ferrocarril que debía unir la costa con el altiplano, pero acabó siendo nada más que un embarcadero de guano, y conforme este producto se agotaba, su vida se reducía. Su población, en 1876, era de 600 habitantes. Finalmente, Cobija, no obstante su categoría de capital del Departamento Litoral, languidecía, humillada por la mayor actividad de Antofagasta y por la competencia de Arica, puerto peruano, que por su proximidad a las principales ciudades de Bolivia servía mejor como puerta de ingreso y salida de pasajeros y mercadería. Hacia 1876 tenía 2,000 habitantes[42].

No cabe la menor duda que Bolivia fue la propietaria real y efectiva de un litoral sobre el Pacífico, que tuvo una costa de ochenta leguas y que ejerció legítimo dominio y soberanía sobre los cuatro puertos allí existentes y ya mencionados: Antofagasta, Mejillones, Cobija y Tocopilla, y sobre las siete caletas de Gatico,

Guanillos, Michilla, Tames, Gualaguala, Cobre y Paquica. Ese ejercicio de soberanía abarcó los 158,000 kilómetros de extensión de Atacama y, como manifestaciones concretas de ello, puso en práctica diversos actos de gobierno "que jamás habían motivado las suspicacias y obstrucciones de Chile, hasta el momento en que ese país se apercibió de la existencia, en aquella zona, de riquezas de guano, cobre y salitre y se dio cuenta de la facilidad con que podría invadir el territorio boliviano"[43].

Cierto es también que como auténtico estadista, el mariscal Andrés de Santa Cruz prestó deferente atención al puerto boliviano de Cobija, llamado también La Mar, el mismo que fue declarado "franco y libre de todo derecho nacional, cualquiera que sea su denominación"; se dispuso también que la aduana allí existente fuese trasladada a Calama, distrito litoral erigido a la sazón en nuevo departamento, separándolo del de Potosí. En su mensaje al Congreso del 6 de agosto de 1832, decía el mariscal: "Nuestro puerto de Cobija sigue en progreso; ha aumentado considerablemente en población, y las dos terceras partes al menos del comercio de Bolivia se hace por él. El descubrimiento de muchas y muy ricas minas de cobre, que se han hecho a sus alrededores, ha venido a concurrir con el empeño del Gobierno a fomentar y asegurar aquél establecimiento que es una de las garantías de nuestra independencia"[44].

Pero junto a Santa Cruz fueron pocos, poquísimos los bolivianos que tuvieron interés por defender y explotar las posibilidades económicas de su descuidado litoral. Uno de ellos fue otro de sus destacados gobernantes: Adolfo Ballivián. Elegido Presidente de la República por la Asamblea Extraordinaria el 28 de abril de 1873, Ballivián en ese momento se encontraba en Europa. "En su viaje de retorno —relata Alfonso Crespo— se detuvo durante unos días en Lima, donde sus amigos peruanos le informaron sobre las pretensiones chilenas respecto a la provincia de Tarapacá y el litoral boliviano. Ballivián entonces escribió a su amigo Félix Avelino Aramayo: "Me he convencido de la imperiosa necesidad de defender los intereses del Litoral. Hasta el fin del mundo, entre naciones, el derecho no será nunca nada sin el apoyo de la fuerza. En todas las disputas internacionales —decía premonitoriamente— se produce el caso del que, teniendo una mina, necesita ampararla y trabajarla para disfrutarla. El que quiere costas, puertos o ferrocarriles no puede prescindir de aquello a que se obliga"[45].

Ballivián, sin pérdida de tiempo, gestionó en Europa un empréstito destinado a la compra de dos buques de guerra. Sometido el asunto a consideración de la Cámara de Diputados se produjo un empate en la votación y el Presidente de la misma, coronel José Manuel Rendón, dirimió en contra de las adquisiciones navales. Zozobraron así, por ese voto irreflexivo, esos dos blindados quiméricos que tanta falta harían durante la guerra ya próxima[46].

En noviembre de 1876 el canciller peruano, José Antonio García y García, informó al Consejo de Ministros que el Presidente de Bolivia, general Hilarión Daza, había decidido efectuar un viaje, acompañado de su Gabinete, para inspeccionar el litoral de su patria. Con este propósito tendría que visitar las ciudades de Puno y Arequipa para, finalmente, embarcarse en Islay. García y García remarcó "que ese viaje ofrecía una oportunidad feliz al Perú", para conjurar las maquinaciones del Gobierno de Chile que pretendía distanciarnos del de Bolivia. Dijo también que esas maniobras de La Moneda pretendían destruir el pacto secreto peruano-boliviano de 1873 y que a la misma proterva intención obedecían los incidentes peruano-bolivianos ocurridos en las cercanías del lago Titicaca, y a que Bolivia denunciara el Tratado Aduanero que tenía celebrado con nuestro país[47].

La presencia del Jefe de Estado boliviano, a bordo de un buque de bandera peruana, recorriendo e interesándose por los puertos del litoral de Antofagasta, tendría, ante propios y extraños, una gran significación. Era, nadie podía dudarlo, una exhibición pública del ejercicio de la soberanía boliviana y, también, muestra palpable de las buenas relaciones entre los gobiernos de La Paz y Lima[48]. Por eso, con acertado criterio, el Consejo de Ministros decidió apoyar el viaje de Daza ordenándose que la fragata blindada *Independencia* lo recibiera a bordo, junto con su comitiva, en el puerto de Mollendo. El transporte *Chalaco* debía llevar desde el Callao las "dietas finas" y abundantes que demandara un recorrido que se estimaba duraría 15 días[49]. Desgraciadamente un conato de motín en Chuquisaca, cosa tan frecuente en esos turbulentos días, frustró el viaje de Daza. Era el último y ya tardío intento boliviano de cautelar —al menos simbólicamente— su desatendido litoral.

Se ha repetido ya muchas veces —hasta convertirse en un verdadero tópico— que mientras el Perú y Bolivia, desde el inicio de su vida como naciones independientes, se consumían en el caos,

Chile pudo superar rápidamente esa lóbrega etapa y enrrumbarse dentro de un clima de orden y continuo desarrollo.

Los gobernantes chilenos, con mano de hierro, libraron a su pueblo del flagelo de las guerras civiles. "Al amparo de esta situación bonancible —dice el historiador boliviano Alberto Gutiérrez— Chile pudo desenvolverse en condiciones superiores, dados los recursos de la época"[50]. Este proceso, como podrán comprobar nuestros lectores, ha sido estudiado en los volúmenes precedentes de la *Historia Marítima del Perú*, debiendo ocuparnos ahora del lapso que va entre 1876 y 1879, en que el Gobierno de La Moneda afrontó también el arduo problema de las penurias fiscales.

Ya en las postrimerías de la administración del Presidente Federico Errázuriz Zañartu, en 1876, se pudo advertir una profunda crisis económica. La deuda pública, acrecentada por empréstitos recientes, sustraía al Erario muchas de sus entradas a causa de los intereses y amortizaciones. Un déficit cuantioso, paralelamente, gravaba la caja fiscal[51].

En esta coyuntura, y tras derrotar en una controvertida campaña electoral al historiador y periodista Benjamín Vicuña Mackenna, asumió la primera magistratura de Chile, el 18 de setiembre de 1876, Aníbal Pinto. Jorge Basadre, en su libro *Chile, Perú y Bolivia independientes*, señala que el flamante mandatario —hijo del general Francisco Antonio Pinto, quien también había sido Presidente de la República— era "hombre modesto y circunspecto, sano y bien intencionado"[52].

Pinto intentó conjurar la situación económica creando nuevas contribuciones e imponiendo la más severa austeridad en el rubro de gastos. Los sueldos públicos fueron recortados en un 25%. Pese a ello, la crisis económica trocóse también en crisis monetaria y en 1878 fue necesario promulgar una ley de inconvertibilidad de los billetes de banco. Entonces los intereses se dispararon y el costo de vida subió en una forma que verdaderamente no registraba antecedentes.

Las malas cosechas de 1875, 1876 y 1877 impidieron a los agricultores chilenos servir el interés de sus deudas y la cartera bancaria quedó, en buena proporción, inmovilizada. La cosecha favorable de 1878 mejoró en algo las cosas, pero muchos hombres de campo perdieron sus propiedades o parte de ellas.

En el ámbito minero el panorama no era más favorable. En 1872 la tonelada de cobre chileno se cotizaba en Londres en 108 li-

General MARIANO IGNACIO PRADO.
Gobernó el Perú entre 1876 y 1879.
Figura principal en una época
turbulenta y trágica de nuestra historia.





Contralmirante LIZARDO MONTERO.
No sólo fue un brillante oficial de marina, sino también un político destacado en la década 1874-1884.

bras esterlinas. Estos precios fueron cayendo vertiginosamente y en 1878, un año antes de la guerra del Pacífico, sólo valía algo más de 39 libras. La balanza de pagos adversa hizo descender la reserva metálica de los bancos. Daremos una cifra: entre enero y junio de 1878 el descenso fue de 4'122,302 pesos a 3'449,121 pesos.

Añadiremos finalmente que a estos factores negativos se sumó otro no menos grave. Las zonas de fácil cultivo del territorio chileno "estaban ya incorporadas a las labores y el futuro desarrollo agrícola debía realizarse sobre suelos de difícil riego y costosos desmontes, incapaces de soportar la rivalidad con regiones más favorecidas que acababan de ingresar en la concurrencia universal"[52a]. La guerra contra Bolivia y el Perú —señaló Francisco A. Encina— puso fin a la crisis económica de Chile. Todas las fuerzas del organismo social se concentraron en la lucha, aniquilando de modo pasajero los factores de debilidad[52b]. La inmensa riqueza del salitre conquistado forjaría la prosperidad chilena durante varias décadas.

Chile —como ya se ha visto en el volumen anterior— había logrado superar, por la vía diplomática, un grave diferendo limítrofe con la Argentina que pareció, en algún momento, poner a los dos países en el umbral de la guerra. Aliviado de las tensiones bélicas, pero abrumado por las económicas, el Presidente Pinto decidió poner en venta los blindados *Almirante Blanco Encalada* y *Almirante Cochrane*, mandados construir en Inglaterra el año 1872. Don Alberto Blest Gana, ministro plenipotenciario de Chile ante los gobiernos de Francia y Gran Bretaña, recibió una carta personal de Pinto con instrucciones para efectuar dicha operación.

Blest Gana, por intermedio de su asesor en asuntos navales, el súbdito británico ingeniero sir Edward J. Reed, propuso al Almirantazgo la adquisición del *Cochrane* que estaba por zarpar a Chile después de haber recibido importantes transformaciones y mejoras que habían costado 220,000 libras esterlinas[53]. "De esta gestión dio cuenta —Blest Gana— al Presidente Pinto en carta del 8 de marzo de 1878, y el 16 del mismo mes le anunciaba que Reed había comunicado el fracaso de su tentativa: el Gobierno de S.M. Británica había ya adquirido tres acorazados turcos que estaban por terminarse, y la fragata *Independencia*, que desde hace tres años se está construyendo en el Támesis para el Brasil"[54]. En mayo de 1878 el *Cochrane*, totalmente reparado y renovado como ya quedó dicho, emprendía viaje con rumbo a Valparaíso.

El diligente Blest Gana también propuso la venta del *Cochrane* al príncipe Orloff, embajador del Zar de Rusia en París. Este le respondió que su Emperador no se interesaba por el momento en hacer operaciones de ese género[55]. El historiador naval chileno Rodrigo Fuenzalida Bade, al enjuiciar este episodio, señala que hoy resulta incomprensible que en el marco de una situación internacional agitada "el propio Presidente de la República de ese entonces hubiese pretendido deshacerse de sus más importantes elementos de seguridad nacional, como eran los blindados, para solucionar un problema económico que afectaba al país"[56].

Chile, por designios de la fortuna, no sólo conservó sus blindados sino que en ésta etapa que hemos denominado de "pre-guerra" incrementó su material a flote. Concretamente a finales de 1878 adquirió las torpederas *Janequeo*, *Colocolo* y *Tucapel*, de 30 toneladas, y la torpedera *Fresia*, de 35. Todas ellas estaban premunidas de motores de 40 HP y armadas de dos torpedos de botalón[57].

Otro aspecto importante relacionado con Chile y que también se ha visto en los volúmenes que nos anteceden, es la presencia cada vez más numerosa de ciudadanos chilenos en el litoral de Bolivia y en el departamento peruano de Tarapacá, donde se explotaba el salitre. Hacia 1876 era evidente que el puerto de Iquique albergaba una gran cantidad de chilenos, atraídos por las perspectivas comerciales del puerto, por la ya mencionada industria salitrera y, finalmente, por la construcción de los ferrocarriles. Innumerables trabajadores ocupados en el embarque del salitre eran también chilenos. Los barcos exportadores, cargados en los puertos peruanos, seguían a Antofagasta, puerto boliviano, para tomar nuevos cargamentos de salitre, prosiguiendo después la ruta a Valparaíso donde el salitre era objeto de transacciones comerciales antes de ser enviado a Europa[58]. En estos años previos a la contienda llamada "del Pacífico", el salitre peruano y boliviano contribuyó decisivamente para que Valparaíso, el más importante de los puertos chilenos, adquiriera un auge y una prosperidad a los que el Callao, por su ubicación geográfica, obviamente no podía acceder.

El gobierno del general Mariano Ignacio Prado —que hasta el momento de la guerra con Chile enmarca los límites de este trabajo— debió continuar con la política de expropiación de las salitreras decretada por la administración de Manuel Pardo. Quiso Prado levantar un empréstito en Europa para recoger los certifi-

cados y terminar la incautación a que acabamos de referirnos, pero fracasó. La competencia de productores y exportadores independientes, el descrédito financiero de nuestro país y la posible rivalidad del salitre boliviano y chileno, contribuyeron a tal fracaso.

Si el guano había acostumbrado a los peruanos a vivir del presupuesto y nos llevó a las puertas de la bancarrota, las negociaciones del salitre dejaron al Perú inerme, desvalido, bajo el peso de una deuda abrumadora. Por una cruel paradoja las riquezas acumuladas por la naturaleza en las costas de Bolivia y el Perú pasarían a poder de Chile como resultado de una guerra de conquista para la cual —ocioso es decirlo una vez más— no estábamos preparados, ni tampoco nuestro aliado. Chile, una república "en forma", debió enfrentar a dos naciones en su hora más negra. Finalmente, aunque nos adelantemos un tanto en la cronología, creemos que la guerra del guano y del salitre —como la llamó Jacinto López— comenzamos a perderla en 1874, cuando, en favor de Chile, abdicamos de nuestra supremacía en el mar[59].

NOTAS AL CAPITULO I

1. *Memoria del Ramo de Marina*, que presenta a la Legislatura de 1876, el ministro de Guerra y Marina. En: *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*, Congreso Ordinario de 1876, Lima, Imprenta de *El Nacional*, 1876, pp. 99 y 100.
2. La Constitución de 1860 autorizaba a los militares y marinos en actividad para que pudieran intervenir en política, ser representantes al Congreso, etc. El artículo 51 en su inciso 5to. limitaba únicamente la posibilidad de ser elegidos representantes al Congreso "a los militares, por las provincias donde estén mandando fuerza, o donde tengan cualquiera otra colocación militar en la época de la elección. Ver: ARANDA, Ricardo... *La Constitución del Perú de 1860 con sus reformas hasta 1893*. Lima, Imprenta de la Honorable Cámara de Diputados, 1893, p. 11.
3. *Diario de los Debates*, Ob. cit., p. 10.
4. *Diario de los Debates*, Ob. cit., p. 100.
5. LOPEZ MARTINEZ, Héctor... *Notas sobre Grau y otros temas de la guerra con Chile*. Lima, Imprenta de la Marina, 1980, p. 3.
6. *Ibidem*, p. 4.
7. La legislatura a que aludimos concluyó el 5 de febrero de 1877. El 1º de junio del mismo año Grau asume la Comandancia General de Marina, cargo al que renunciaría el 12 de julio de 1878 para integrarse nuevamente a su labor en el Congreso. En su reemplazo fue nombrado el contralmirante don Antonio A. de la Haza. Días antes, el 10 de julio, un grupo de jefes y oficiales de la Armada ofreció a Grau un almuerzo a bordo del transporte *Limeña*. Asistieron 40 personas que resaltaron afectuosamente los indiscutibles méritos del agasajado. La reunión empezó a las 10 de la mañana y concluyó a las 5 de la tarde. "Durante ese espacio de tiempo —decía la reseña de un diario— no cesaron los entusiastas brindis, en los que se manifestó el sentimiento que causaba la separación del señor Grau del cargo que tan cumplidamente había desempeñado, y en el que tan generales simpatías ha sabido conquistarse".
   Ver: Archivo Museo Naval del Perú, Ministerio de Guerra y Marina, 1876-78, L.C. Nº 169, p. 385. También *El Comercio* del 11 de julio de 1878, edición de la tarde.
8. BASADRE, Jorge... *Historia de la República del Perú*. Lima, Editorial Universitaria, 1969, T. VII, cap. XX, p. 221, sexta edición.
9. *Ibidem*.
10. BASADRE, Jorge... Ob. cit., p. 224.
11. MIRO QUESADA LAOS, Carlos... *Autopsia de los partidos políticos*. Lima, Ediciones "Páginas Peruanas", 1961, p. 73.

NOTAS AL CAPITULO

12. *Ibídem*, p. 75.
13. *Ibídem*, p. 75.
14. *El Nacional*, edición del 3 de agosto de 1876.
15. LOPEZ MARTINEZ, Héctor... *Confidencias de Grau*, en *El Comercio*, edición del 8 de octubre de 1985.
16. *Ibídem*.
17. MIRO QUESADA, Carlos... Ob. cit., p. 88.
18. *El Comercio*, edición del 9 de setiembre de 1875.
19. BASADRE, Jorge... Ob. cit., p. 234.
20. ULLOA SOTOMAYOR, Alberto... *Don Nicolás de Piérola. Una época de la Historia del Perú*. Lima, Imprenta "Minerva". 1981, cap. VII. p. 201.
21. *El Nacional*, edición del 9 de octubre de 1876.
22. AMNP, Capitanías, Comandancia General de la Marina, 1876, doc. 33, foja 23.
23. *El Nacional*, edición del 7 de octubre de 1876.
24. Libro de Actas del Consejo de Ministros, años 1875-1879. Publicado por LUNA G.P., Julio A.... en: *Revista Histórica*, T. XXXII, 1979-1980, Lima, Perú, p. 23.
25. *El Nacional*, edición del 7 de octubre de 1876.
26. AMNP, *Unión*, Corbeta, Comandancia General de Marina, 1876, doc. 33, foja 95.
27. Yacango: aldeas y cerros, en el departamento de Moquegua, distrito de Torata. Tenía por entonces 698 habitantes. Ver: PAZ SOLDAN, Mariano Felipe... *Diccionario Geográfico y Estadístico del Perú*. Lima, Imprenta del Estado, 1877, p. 983.
28. DULANTO PINILLOS, Jorge... *Nicolás de Piérola*. Lima, Compañía de Impresiones y Publicidad, 1947, p. 167.
29. Libro de Actas del Consejo de Ministros 1875-1879, Ob. cit., p. 25.
30. *El Nacional*, edición del 6 de noviembre de 1876.
31. Ver: *El Nacional*, edición de la noche del 12 de octubre de 1876.
32. ACEHM. Inspección General del Ejército, *Orden General*, del 06.11.1876, paquete O. 1876, 4.
33. FEBVRE, Lucien... *Combates por la Historia*. Barcelona, Ediciones Ariel, 1971, p. 167.
34. Ver: LANGER, William L... *Enciclopedia de Historia Universal*. Madrid, Alianza Diccionarios, 1980. pp. 823 y siguientes.
35. REMOND, René... *El siglo XIX (1815-1914)*. Barcelona, Ed. Vincens-Vives, 1980, pp. 208 y siguientes.
36. CRESPO, Alfonso... *Los Aramayo de Chichas*. Barcelona, Editorial Blume, 1981, segunda parte. cap. II, p.p. 111 y siguientes.
37. ARGUEDAS, Alcides... *Historia General de Bolivia*. La Paz, Gisbert y Cía. S.A. 1975, libro VI. cap. III, pp. 377 y 378.
38. ROJAS, Casto... *Historia Financiera de Bolivia*. La Paz, Editorial Universitaria, 1977, cap. VIII, pp. 300-301.
39. *Ibídem*.
40. ROJAS, Casto... Ob. cit., p. 319.
41. BENITEZ, Enrique... *Curso de Geografía Moderna*. Lima, Benito Gil Editor. 1876, p. 117.
42. Ver: QUEREJAZU CALVO, Roberto... *Guano, Salitre, Sangre*. La Paz, Editorial los Amigos del Libro, 1979, cap. IX, p. 177. *BENITEZ*, Enrique... *Geografía General de América*. Lima, Benito Gil Editor, 1883. p. 67.

43. ESCOBARI CUSICANQUI, Jorge... *Historia Diplomática de Bolivia.* La Paz, Ediciones de la Casa Municipal de la Cultura "Franz Tamayo", 1975, p. 78.
44. ESCOBARI CUSICANQUI, Jorge... Ob. cit., p. 67.
45. CRESPO, Alfonso... Ob. cit., pp. 106-107.
46. *Ibíden.*
47. *Libro de Actas del Consejo de Ministros.* Ob. cit., p. 26, Bolivia había denunciado el Tratado de Comercio y Aduanas que tenía suscrito con el Perú desde 1870. El 15 de octubre de 1878 se suscribió un nuevo tratado mediante el cual se adoptó el sistema de libre tránsito por Arica y Mollendo para las importaciones y exportaciones de Bolivia, declarándose también la libertad del comercio recíproco de ambos países en cuanto a sus productos naturales, industriales y manufacturas en general. En compensación a los servicios y facilidades prestados por el Perú al comercio internacional boliviano a través de sus aduanas, muelles, empleados, etc., el vecino país reconocía por todo gravamen un derecho de 4% sobre el avalúo de las mercaderías importadas para el consumo de Bolivia, exceptuándose las máquinas y herramientas, armas para el Ejército y material de imprenta. Ver: ROJAS, Casto... Ob. cit. p. 313.
48. *Libro de Actas del Consejo de Ministros,* Ob. cit., p. 26.
49. AMNP. Comandancia General de Marina, 1875-76, L.C. Nº 253, p. 546.
50. GUTIERREZ, Alberto... *La Guerra de 1879.* Buenos Aires, Editorial Francisco de Aguirre, 1975, cap. III, p. 156.
51. GALDAMES, Luis... *Historia de Chile.* Bogotá, Italgraf. S. A. 1976, cap. XXI, p. 210.
52. BASADRE, Jorge... *Chile, Perú y Bolivia independientes.* Barcelona, Salvat Editores S.A., 1948, p. 410.
52A. ENCINA, Francisco A. ...*Resumen de la Historia de Chile.* Redacción, iconografía y apéndices de Leopoldo Castedo. Santiago, Empresa Editora Zig-Zag S.A. 1982, T. II, IV parte, cap. VII, pp. 1374 a 1376.
52B. *Ibídem.*
53. SILVA CASTRO, Raúl... *Alberto Blest Gana.* Santiago de Chile, Empresa Editora Zig-Zag S.A., 1955, p. 85.
54. *Ibídem.*
55. *Ibídem.*
56. FUENZALIDA BADE, Rodrigo... *La Armada de Chile. Desde la alborada al Sesquicentenario (1813-1968).* Santiago de Chile, Talleres "Aquí está", 1978, T. III, cap. III, p. 705.
57. *Ibídem.*
58. BERMUDEZ MIRAL, Oscar... *Historia del Salitre. Desde sus orígenes hasta la guerra del Pacífico.* Santiago, Ediciones de la Universidad de Chile, 1963, cap. V, pp. 248-249.
59. LOPEZ MARTINEZ, Héctor... Ob. cit., p. 82.

Capítulo II
EL ELEMENTO HUMANO

A. OFICIALIDAD Y TRIPULACIONES

Bajo la doble perspectiva que le otorgan sus conocimientos de oficial de marina y de historiador, Fernando Romero ha hecho ya en el volumen 2 del tomo VIII de la segunda parte de la *Historia Marítima del Perú* un amplio y erudito estudio sobre el personal de nuestra Armada desde los años aurorales de la República hasta 1870[1].

El personal de jerarquía superior procedía de los estratos sociales y económicos más altos e importantes del país. "Puede afirmarse que en la Marina no había oficiales cuyos hogares hubieran pertenecido a la clase trabajadora —dice Romero— y que, en cambio, a partir de Vivanco y siguiendo con Castilla, Echenique, San Román, Prado, Balta y Pardo y Lavalle, Presidentes todos del Perú, cuando no hubo un oficial que fuera su hijo, no faltó un hermano, o un sobrino, y que se dieran casos de dos y hasta tres miembros de las familias de hombres que pertenecían al pequeño grupo dirigente nacional por su ancestro, su riqueza, su destacada posición intelectual o su importante peso político... "[2].

Todos estos eran jóvenes que habían decidido vestir el uniforme naval impulsados por una auténtica vocación; para servir y no para servirse de la Armada que, en el ámbito material, cada vez ofrecía menos atractivos, compensaciones o seguridades. Ser oficial de Marina en los años inmediatamente anteriores a la guerra con Chile, que nos toca historiar, significaba —para quienes no tenían otros ingresos— una suerte de voto de pobreza.

Se puede decir sin hipérbole y sin forzar situaciones, que en la década de los años setenta del siglo pasado se contó con una pléyade de oficiales de Marina que no ha tenido parangón hasta nuestros días. Tal aserto está respaldado por la forma en que éstos actuaron durante la guerra con Chile, cuando, pese a la desfavorable correlación de fuerzas, mantuvieron siempre la iniciativa en las acciones haciendo posible "el milagro" de la guerra en el mar como lo llamó acertadamente Jacinto López[3].

En lo que se refiere a tripulaciones, el lóbrego panorama que nos describe Romero en el ya mencionado volumen, tomó características aún más negativas en el período que se ha denominado de pre-guerra. Había una alarmante carencia de las mismas y las pocas que revistaban en las unidades de la Escuadra no destacaban precisamente por su disciplina y eficiencia. Lo propio se puede decir del personal especializado: técnicos y maquinistas —en su mayoría extranjeros— quienes también se vieron afectados en sus intereses y expectativas económicas a causa de la crisis fiscal. No debemos olvidar que todos estos hombres —tripulantes y especialistas— recibían un salario, ya que no existía lo que hoy conocemos como Servicio Militar Obligatorio.

Tal vez pueda parecer reiterativo o incluso anecdótico el que a lo largo del presente capítulo volvamos una y otra vez sobre el tema de la falencia económica, pero es evidente que ésta desquició a las instituciones públicas en una dimensión que hoy resulta difícil de comprender. El 11 de noviembre de 1878 el diario civilista *El Nacional*, a propósito de la licencia solicitada por un oficial de la Armada para prestar servicios en la Marina Mercante, abordaba sin ambages el tema de las penurias económicas que sufrían desde algunos años atrás todos los integrantes del por entonces llamado Ramo de Marina. "El teniente primero don Justiniano Cavero —decía el diario mencionado— ha obtenido del Gobierno licencia para abandonar, por el término de dos años, la Armada nacional y prestar sus servicios en la Marina Mercante. No trataremos de investigar los motivos que hayan podido influir en el ánimo del señor Cavero, para solicitar su separación del servicio activo; pero cualquiera que ellos sean, conviene saber si ha sido extraño a esa determinación la irregularidad absoluta y muy lamentable observada en el pago de las listas de la Escuadra.

Y decimos que sería conveniente conocer la verdad a este respecto —prosigue *El Nacional*—, porque sabemos que muchos otros

oficiales de la Armada se proponen secundar la iniciativa del señor Cavero y demandar como él su separación de la Armada nacional. A ser cierto que tal suceda y que el motivo principal del alejamiento de algunos marinos no fuese otro que el enunciado anteriormente, el Gobierno está en el caso de evitar, por cuantos medios estén a su alcance, la consumación de semejante escándalo, porque ello cede en desprestigio suyo, y puede también ser el origen de graves e irreparables daños.

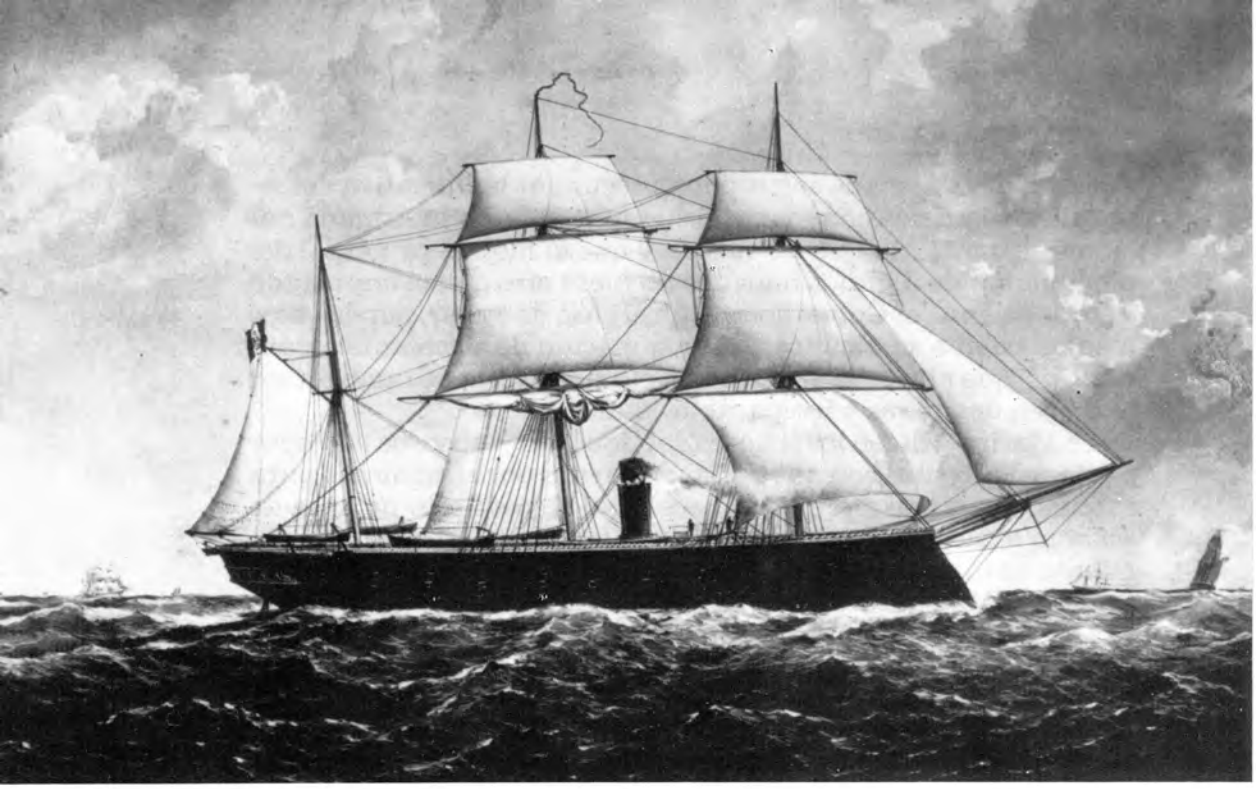
La Marina —dicen los señores del Gobierno— absorbe la mayor parte de las rentas con que el Estado cuenta por el momento para satisfacer sus más premiosas necesidades; pero esto no pasa de ser una excusa con que se pretende atenuar la falta de cumplimiento en el pago de otros compromisos no menos sagrados y de impostergable naturaleza.

La Escuadra está muy mal pagada y tanto que la oficialidad, no de uno sino de varios buques, ha formulado amargas quejas contra sus contadores, atribuyendo a éstos faltas que no están en el caso de remediar, puesto que la Caja Fiscal no les proporciona el dinero necesario para saldar los presupuestos de sus respectivas naves"[4].

Vivíase por esos años una poco frecuente libertad de prensa, de tal suerte que las diversas publicaciones que hemos consultado recogen en sus páginas, con escasas variantes, testimonios muy reveladores sobre la precaria situación de nuestra Marina. *El Comercio*, tan identificado desde siempre con la institución naval, señalaba en marzo de 1877 con no disimulada preocupación: "Harto deplorable es la situación actual de nuestra Escuadra y ojalá el Supremo Gobierno se acordara de la importancia de tener en buen pie nuestra Marina de Guerra. Verguenza da mirar la marinería de nuestros buques porque, está tan mal vestida que estos presentan al extranjero el aspecto más repugnante por los harapos con que están uniformados sus marineros.

Cuatro meses hace que no se les paga sus sueldos. Esto nos da a entender que no es la disciplina lo que más reina a bordo, pues que, no se puede exigir gran subordinación cuando los servicios no están remunerados según contrato, y no creemos que el marinero cumpla satisfactoriamente con sus obligaciones cuando está el estómago de por medio, y más si se atiende que en su mayor parte nuestra marinería es mercenaria.

La oficialidad —proseguía el decano de la prensa nacional— atraviesa una crisis más o menos parecida. La necesidad ha obli-



Fragata blindada
Independencia. Estaba con sus máquinas
en muy mal estado y sólo podía andar 5 nudos
por hora, en 1877. Era comandada por el
capitán de navío Juan Guillermo More.

gado a casi toda ella a vender sus sueldos atrasados por una cantidad insignificante. En la semana pasada, sin ir más lejos, un oficial de marina vendió tres meses de sueldo con un descuento de 80%, obligado por las apremiantes necesidades de su familia, y se dio por muy feliz de haber hallado comprador. Es verdad que el erario nacional no se halla boyante —concluía *El Comercio*— pero, bien es cierto que hay obligaciones de preferencia, cuales son, el pago puntual de los servidores de la nación"[5].

Pocos meses más tarde saltó también a las columnas de los diarios un suceso mediante el cual se hacía patente la discriminación que sufrían los hombres de la Armada respecto a los del Ejército. La tripulación de la fragata *Independencia,* al ancla en Ancón, con fecha 24 de setiembre de 1877, se dirigió a los principales diarios limeños en los siguientes términos: "Ustedes que se interesan por el bien del país y de la humanidad que sufre, dígnense preguntar al señor Ministro de Guerra, (que también lo era de Marina) por qué motivo no se nos abona nuestros haberes en más de tres meses, cuando el Ejército está con el día.

El 10 de este mes —proseguían los tripulantes de la fragata blindada— nos dio envidia que a la guarnición de este buque, le vinieron a pagar del batallón "Callao" el sueldo del presente mes, cuya revista pasaron el 8, y a nosotros ni siquiera un centavo por el mes de julio último. ¿Acaso no servimos como los otros a un mismo Gobierno? O será que nadie habla por nosotros. Sensible es que no tengamos en tres meses, desde la campaña contra el *Huáscar,* ni un real para comprar tabaco y jabón para lavar nuestra ropa. Dígnense ustedes, señores, publicar la presente o pedir que el Supremo Gobierno le abone los tres meses de sueldo que le adeuda a la tripulación de la *Independencia*"[6].

Los editores de *El Comercio,* haciéndose eco del justo reclamo, añadían a la carta un comentario, cuya lógica resulta irrefutable: "Que cuando no hay absolutamente recursos no se pague a nadie, está bien; pero que se cometa la injusticia de pagar a unos y a otros no, y todavía que los favorecidos reciban el *pre*[7] en presencia de los menos afortunados a quienes no se da nada, nos parece una temeridad"[8].

La información oficial que hemos consultado no difiere mayormente de la que se ventilaba en los periódicos de la época. Hubo tripulantes que al salir de baja en 1875 tuvieron que esperar todo un año para disfrutar del dinero ganado con su trabajo. Un documento de la Comandancia General de Marina, suscrito

el 3 de febrero de 1877, daba cuenta al titular de Guerra y Marina que casi todos los marineros antiguos estaban ya licenciados y que muchos otros pugnaban por estarlo, con el aliciente de recibir sus haberes al contado[9]. Pero esto no era sino una ilusión, ya que el cajero fiscal, por la misma fecha, informaba que era imposible continuar pagando los certificados de los licenciados en razón de la carencia total de fondos[10].

También en la Escuela de Grumetes, en la cual se habían depositado muchas esperanzas, precisamente para formar aquellas tripulaciones que tanta falta hacía en nuestros buques, la situación se complicó en los primeros meses de 1877, "a consecuencia de la carencia absoluta de recursos para poder atender debidamente a sus precisas necesidades", señalaba el capitán de navío Diego de la Haza[11]. Según el jefe antes mencionado, a los empleados y al personal docente no se le abonaba sus haberes desde mayo de 1876 y en la fragata *Apurímac,* donde funcionaba la Escuela de Grumetes, no había dinero suficiente para cancelar a los proveedores de víveres y ni aún para comprar el aceite necesario para el alumbrado[12].

En todas las unidades de la Escuadra había gran descontento entre las tripulaciones. Las protestas menudeaban, la disciplina se relajaba a ojos vistas y los comandantes de los buques acosaban a la superioridad naval solicitando se resolviera de algún modo el angustioso problema de la falta de dinero. Así, por ejemplo, el 14 de mayo de 1877 el comandante de la cañonera *Pilcomayo* exponía al ministro de Guerra y Marina que los ingenieros de a bordo le habían vuelto a manifestar que sus familiares, en Europa, estaban "en la mayor indigencia", porque desde el mes de agosto del año anterior habían dejado de girarles las asignaciones correspondientes[13]. Como ya se ha dicho, todos o casi todos los técnicos eran extranjeros, mayormente británicos, norteamericanos y franceses. Entre las tripulaciones habían también gran cantidad de elemento foráneo, sobre todo chilenos.

El problema que afrontaban los capitanes de puerto no era menos agobiante. A los hombres de las embarcaciones a su servicio se les abonaba 19 soles al mes, salario que, por lo escaso, no solía atraer con facilidad a los trabajadores. Además, los pagos eran muy irregulares y la gran mayoría, al poco tiempo, abandonaba el empleo para dedicarse a tareas más lucrativas. Como ejemplo de lo mencionado, el capitán de puerto de Salaverry informaba a la Comandancia General de Marina que los obreros

del ferrocarril de Trujillo disfrutaban —estamos en agosto de 1877— de fuertes salarios pagados con puntualidad. Como es natural, lograr allí el enganche de gente para el servicio de la Marina era poco menos que imposible[14].

En tierra el asunto económico había ocasionado también serias complicaciones. Nadie se presentaba —a pesar de las solicitudes que se formulaban con insistencia— a ofrecer sus servicios a la Armada. Ni carpinteros de ribera, ni herreros, ni calafates se animaban a aceptar las colocaciones que se les ofrecía. Matricularse en la Marina significaba para ellos un extenso camino de padecimientos en razón de los jornales impagos. El ya mencionado capitán de navío Diego de la Haza informaba al titular del Ramo: "se niegan con obstinación a prestar sus servicios al Estado". Alegaban los artesanos, no sin razón para ello, que percibían mejores remuneraciones trabajando para empresas particulares y, sobre todo, no tenían que sufrir el problema del retardo en sus pagos[15].

Todos los casos que hemos expuesto se repiten incesantemente en el lapso cronológico que enmarca el presente trabajo. Dentro de un Estado en bancarrota ¿era posible suponer que una de sus instituciones —en este caso la naval— pudiera permanecer al margen de la catástrofe? La respuesta, obviamente, es negativa. Sin embargo nos asombra como los gobernantes de la época, pese a que eran conscientes del peligro internacional que cada vez cobraba mayor fuerza en el sur y pese también a que habían podido comprobar reiteradamente la importancia de la Marina de Guerra en el mantenimiento del orden interno, no hicieran lo necesario para remediar sus carencias y limitaciones más apremiantes. Por el contrario, ratificando una constante que se observa a través de toda nuestra historia republicana, se siguió privilegiando presupuestalmente al Ejército y, paralelamente, se recortaron o simplemente no se cubrieron las partidas destinadas a la Marina[16].

Cuando el 5 de abril de 1879 Chile nos declaró la guerra, pese a los febriles esfuerzos realizados en los dos meses previos al estallido de la contienda, el panorama que ofrecía la Marina de Guerra era francamente desalentador. El material a flote —como veremos más adelante— era obsoleto y, en algunos casos, simplemente inoperativo. Las tripulaciones incompletas, poco capacitadas y, en su mayoría, bisoñas. Por cierto se tuvo que licenciar a los numerosos chilenos. Sólo había un factor positivo: el perso-

nal de jerarquía superior y, sobre ellos, se volvió el fervor y la esperanza de todos los peruanos.

B. EL SERVICIO ACTIVO

La *Memoria* del Ramo de Marina que presentó a la Legislatura de 1878 el general Pedro Bustamante, al frente de esa cartera que, como sabemos, estaba unida a la de Guerra, resulta sumamente interesante para tener una idea del número exacto de jefes y oficiales que se hallaban en actividad pocos meses antes del inicio de la guerra con Chile.

Deduciendo del Escalafón a quienes se encontraban en situación de indefinidos, retirados o suspensos, la Armada tenía en ese momento 2 contralmirantes, 22 capitanes de navío, 37 capitanes de fragata y 43 capitanes de corbeta. Vemos, pues, que bajo el rubro de jefes había 104 hombres. Luego estaban registrados, bajo el rubro de oficiales, 116 hombres más, repartidos de la siguiente manera: 40 tenientes primeros, 43 tenientes segundos, 29 alfereces de fragata y sólo 4 guardiamarinas[17].

El Cuerpo Político de la Armada constaba de 43 oficiales, los cuales, de acuerdo a su jerarquía, se agrupaban de la siguiente manera: 5 comisarios de guerra y marina, 15 oficiales primeros, 12 oficiales segundos y 11 oficiales terceros. Dos conocidos hombres de letras, formaban parte de este cuerpo: Luis Benjamín Cisneros y Emiliano Niño.

Como es lógico suponer la mayoría de estos jefes y oficiales — 72 en total— prestaban servicio en las diversas unidades de la Escuadra. Estaban embarcados 1 capitán de navío, 7 capitanes de fragata, 8 capitanes de corbeta, 9 tenientes primeros, 23 tenientes segundos, 16 alfereces de fragata y 3 guardiamarinas. Del Cuerpo Político había embarcados 2 oficiales primeros, 2 oficiales segundos y un oficial tercero[18].

En el ministerio de Guerra y Marina, en las oficinas del Departamento de Marina y en la Factoría Naval de Bellavista estaban ubicados los destinos de los 2 contralmirantes (Lizardo Montero y Antonio A. de la Haza), y 1 capitán de navío, 4 capitanes de fragata, 4 capitanes de corbeta, 5 tenientes primeros, 2 tenientes segundos, 2 alfereces de fragata. Del Cuerpo Político prestaban servicios en las dependencias antes mencionadas 2 comisarios de guerra y 2 oficiales segundos. En total 24 hombres[19].

En la Junta Revisora de las Ordenanzas Navales estaban ubicados 4 capitanes de navío, 3 de fragata, 1 de corbeta. En las Es-

cuelas Naval, Preparatoria y de Grumetes había 1 capitán de navío, 2 de fragata, 4 de corbeta, 2 tenientes primeros, 1 teniente segundo, 5 alfereces de fragata y 2 oficiales primeros del Cuerpo Político[20].

En las capitanías de los puertos del litoral había 7 capitanes de fragata, 13 de corbeta, 8 tenientes primeros, 5 tenientes segundos y 2 oficiales primeros del Cuerpo Político. A órdenes del ministerio de Gobierno había 1 capitán de navío, 2 de fragata, 2 tenientes primeros y 1 oficial tercero del Cuerpo Político. Resulta interesante remarcar el gran número de jefes y oficiales que, en razón de sus conocimientos, estaban destacados en el ministerio de Hacienda y Comercio. Eran en total 18: capitanes de navío 3, de fragata 3, de corbeta 3, y un teniente primero. Del cuerpo Político: 1 comisario de guerra, 4 oficiales primeros, 2 oficiales segundos y 1 oficial tercero. No eran pocos los destacados al ministerio de Relaciones Exteriores: 2 capitanes de navío, 2 de fragata, 1 de corbeta, 1 teniente primero y 1 alférez de fragata. Total: 7 hombres.

Esta ubicación del personal de jefes y oficiales podía, tal vez, estar adecuada a las necesidades del momento o destinada a suplir urgencias de otros ministerios, pero de ninguna manera obedecía a las reales necesidades de la Armada. Además del empirismo que se detecta fácilmente en la distribución de colocaciones, debe tenerse en cuenta que el Gobierno de Mariano Ignacio Prado desconfiaba mucho de la Marina y, por diversos medios, principalmente de carácter económico, limitó el accionar de sus elementos dentro del ámbito profesional en forma cada vez más asfixiante.

El lector de la *Historia Marítima del Perú* recordará que en el tomo VIII, volumen 2, Fernando Romero analiza en forma por demás certera y didáctica el problema de la estabilidad de los oficiales de marina dentro de la Armada. "La estabilidad en el empleo —dice Romero— era en realidad fortuita, lo cual se debía a dos circunstancias que sólo iban a desaparecer con el transcurso de los años. Era la primera la falta de una política naval que estableciera el número de naves que necesaria y permanentemente el Perú debía tener... La segunda, y por cierto la peor en todo sentido, era que por razones políticas la Marina de Guerra nacional era azotada por furiosos vendavales administrativos que destruían buena parte de ella..."[21].

Hacia 1876, en razón de la crisis fiscal, se había reducido al mínimo el número de jefes y oficiales en servicio activo. Esto trajo

Páginas del Escalafón del cuerpo general de la Armada en 1877. ⇨

CUERPO GENERAL.

	CONTRA-ALMIRANTE	CAPITAN DE NAVIO	CAPITAN DE FRAGATA		CAPITAN DE CORBETA	
			Grado Superior	Efectividad	Grado superior	Efectividad
CONTRA-ALMIRANTES						
D. Lizardo Montero	3 Mzo 1875	Junio 865	....	8 Mzo 865	....	21 Abril 1864
„ Antonio A. de la Haza	10 Obre 876	18 Agto 858	9 Junio 1858	24 Junio 1854	....	....
CAPITANES DE NAVIO						
D. José María Salcedo	....	28 Junio 851	15 Mzo 851	16 Dbre 835	25 Julio 835	15 Mzo 834
„ Francisco Carrasco	....	28 Abril 852	15 Mzo 851	22 Julio 844	....	24 Julio 843
„ Pedro José Carreño	....	25 Dbre 853	....	15 Mzo 851	30 Stbre 850	27 Julio 848
„ Diego de la Haza	....	18 Mzo 854	....	11 Fbro 853	30 Stbre 850	18 Agto 842
„ José Rosendo Carreño	....	18 Mzo 854	....	24 Julio 851	30 Stbre 850	28 Julio 844
„ Ramon Valle-Riestra	....	18 Mzo 854	....	9 Stbre 852	....	30 Stbre 850
„ Ramon Asárate	....	7 Junio 854	....	10 Obre 851	15 Mzo 851	20 Mzo 848
„ José Elcorobarrutia	....	31 Mzo 855	....	8 Enero 852	15 Mzo 851	29 Julio 848
„ José María García	....	18 Agto 858	18 Junio 858	15 Obre 856	12 Junio 855	14 Agto 854
„ Francisco Sanz	....	14 Enero 863	....	18 Agto 858	12 Junio 858	8 Enero 856
„ Hercilio Cabieses	....	8 Junio 875	2 Mayo 865	9 Nbre 861	....	18 Agto 858
„ Manuel Villar	....	7 Fbro 866	25 Junio 865	25 Julio 854	18 Mzo 854	18 Agto 842
„ Alejandro G. Muñoz	....	26 Enero 869	12 Julio 865	3 Junio 863	....	18 Agto 858
„ Federico Alzamora	....	14 Dbre 876	24 Agto 865	16 Julio 858	....	12 Dbre 855
„ Amaro G. Tizon	....	27 Obre 876	25 Agto 865	30 Enero 862	....	18 Agto 858
„ Lino de la Barrera	....	24 Enero 877	25 Obre 865	31 Mzo 865	....	31 Agto 861
„ Miguel Grau	....	23 Abril 873	25 Julio 868	22 Julio 865	....	31 Mzo 865
„ Camilo N. Carrillo	....	23 Abril 873	19 Mayo 870	26 Enero 869	15 Julio 867	3 Abril 865
„ Aurelio García y García	....	23 Abril 173	27 Junio 870	31 Mzo 865	....	4 Dbre 863
„ Juan Guillermo More	....	27 Obre 876	19 Mayo 870	26 Enero 869	....	10 Mayo 865
„ Ulises Delboy	....	14 Dbre 876	....	26 Enero 869	....	1º Abril 866
„ Nicolás del Portal	....	14 Dbre 976	....	19 Mayo 870	....	9 Dbre 865
CAPITANES DE FRAGATA						
D. Pedro Santillana	....	....	....	18 Mzo 854	....	30 Stbre 850
„ Benjamin Mariátegui	....	....	12 Julio 865	18 Agto 858	12 Junio 855	21 Agto 854
„ Manuel Palacios	....	....	25 Agto 865	30 Enero 862	18 Agto 858	14 Agto 854
„ Emilio Diaz	....	....	25 Agto 865	27 Nbre 863	30 Enero 862	18 Agto 858
„ Gregorio Casanova	....	....	31 Agto 870	30 Enero 862	....	18 Agto 858
„ Juan Manuel Fanning	....	....	25 Junio 865	....	5 Dbre 863	21 Junio 854
„ Joaquin Guerra	....	....	7 Fbro 872	31 Mzo 865	....	28 Junio 854
„ José Becerra	....	....	3 Junio 872	31 Mzo 865	....	9 Nbre 861
„ Manuel Genaro Carrillo	....	....	....	9 Dbre 871	23 Junio 865	3 Abril 865
„ Ruperto Alzamora	....	....	26 Enero 869	7 Julio 865	....	8 Dbre 863
„ Gaspar Selaya	....	....	7 Fbro 872	7 Julio 865	....	5 Dbre 863
„ Federico Lara	....	....	3 Junio 872	5 Enero 870	24 Agto 865	31 Mzo 865
„ Ricardo Cavenecia	....	....	19 Julio 877	7 Fbro 872	22 Stbre 865	1º Fbro 866
„ Enrique Carreño	....	....	19 Mayo 870	29 Stbre 865	....	1º Fbre 865
„ Pedro Federico Suarez	....	....	3 Junio 872	26 Enero 869	23 Obre 865	31 Mzo 865
„ Ricardo Pimentel	....	....	....	3 Junio 872	6 Agto 867	4 Mayo 865
„ Luis German Astete	....	....	....	20 Abril 868	....	20 Stbre 865
„ Hipólito Cáceres	....	....	19 Julio 877	26 Enero 869	....	22 Julio 865
„ Miguel Rios	....	....	3 Junio 872	26 Enero 869	....	7 Julio 865
„ Gregorio Miró Quezada	....	....	19 Julio 877	26 Enero 869	....	25 Stbre 865
„ Toribio Raygada	....	....	19 Julio 877	26 Enero 869	....	23 Nbre 865
„ Juan José Raygada	....	....	19 Julio 877	26 Enero 869	....	23 Nbre 865

TENIENTE PRIMERO		TENIENTE SEGUNDO		ALFEREZ DE FRAGATA		GUARDIA MARINA	
Grado Superior	Efectividad	Grado Superior	Efectividad	Grado Superior	Efectividad	Grado Superior	Efectividad
....	20 Fbro 1864	....	15 Obre 1856	....	18 Mzo 1854	....	27 Mzo 1852
18 Mzo 1854	5 Dbre 851	....	20 Nbre 849	....	29 Julio 848	18 Agto 1842	12 Enero 840
....	22 Stbre 832	....	10 Junio 828	....	1º Enero 835	....	16 Nbre 821
17 Enero 843	21 Enero 841	....	8 Agto 835	....	20 Mayo 834	6 Fbro 834	13 Mayo 831
....	15 Obre 845	18 Agto 842	31 Mayo 835	3 Julio 834	10 Junio 832	....	17 Mzo 828
....	11 Obre 839	....	....	....	5 Obre 835		
24 Abril 843	15 Nbre 842	18 Agto 842	7 Junio 835	31 Mayo 835	3 Julio 834	1º Stbre 832	3 Dbre 831
....	29 Julio 818	....	11 Mzo 846	....	6 Enero 836		
....	26 Dbre 835	....	16 Dbre 833	26 Agto 831	....		
10 Mzo 843	16 Fbro 843	....	4 Agto 835	....	20 Mayo 834	6 Fbro 834	11 Dbre 830
18 Mzo 854	15 Nbre 853	....	29 Julio 848	....	28 Agto 845	....	23 Obre 843
18 Mzo 854	5 Dbre 851	....	30 Stbre 850	10 Nbre 849	29 Julio 848	....	16 Fbro 846
12 Junio 858	12 Junio 8'5	....	14 Agto 854	18 Mzo 854	22 Abril 853	....	11 Enero 849
....	1º Abril 835	....	30 Mzo 834	6 Fbro 834	4 Nbre 829	....	24 Nbre 827
12 Junio 858	12 Dbre 834	....	14 Agto 854	18 Mzo 854	22 Abril 853	....	28 Nbre 849
....	18 Mzo 851	....	5 Dbre 851	....	20 Nbre 849	....	1º Junio 848
12 Junio 858	12 Mzo 854	24 Enero 854	5 Dbre 851	....	20 Nbre 849	....	15 Obre 846
....	18 Agto 858	12 Junio 858	12 Julio 854	....	18 Mzo 854	....	1º Mayo 852
....	8 Enero 864	4 Dbre 863	11 Stbre 863	....	4 Mzo 856	....	14 Mzo 854
5 Dbre 863	12 Fbro 860	....	14 Agto 854	18 Mzo 854	5 Obre 851	....	7 Mayo 847
....	1º Dbre 863	....	15 Obre 856	....	18 Mzo 854	....	6 Abril 852
....	20 Stbre 832	....	18 Agto 858	12 Junio 858	12 Dbre 855	....	4 Sbre 854
....	5 Dbre 863	....	20 Stbre 849	....	18 Agto 858	12 Junio 858	17 Junio 854
....	29 Abril 861	....	30 Enero 862	....	15 Obre 856	....	1º Julio 853
....	29 Julio 848	....	31 Enero 835	....	28 Enero 834	....	26 Nbre 830
25 Mzo 854	5 Dbre 851	....	30 Stbre 850	20 Nbre 849	3 Agto 848	....	18 Fbro 846
18 Mzo 854	23 Junio 852	....	5 Dbre 851	20 Nbre 849	29 Julio 848	....	31 Dbre 845
12 Junio 858	12 Junio 855	....	14 Agto 854	18 Mzo 854	22 Abril 853	....	15 Dbre 847
....	20 Enero 658	....	14 Agto 854	....	2 Fbro 854	20 Nbre 849	3 Dbre 846
....	8 Agto 854	....	5 Dbre 851	....	28 Agto 845	....	14 Junio 844
10 Mayo 843	8 Dbre 842	....	4 Agto 842	....	6 Enero 838		
....	14 Agto 854	18 Mzo 854	19 Abril 851	....	26 Enero 846		
9 Agto 864	11 Stbre 863	30 Enero 862	4 Stbre 858	....	12 Junio 859	1º Fbro 857	11 Dbre 855
9 Nbre 861	18 Agto 858	12 Junio 858	12 Dbre 854	18 Mzo 854	22 Abril 853	....	24 Dbre 849
....	12 Dbre 855	....	12 Julio 854	12 Mzo 854	15 Mzo 851	....	10 Junio 846
9 Nbre 861	18 Agto 858	12 Junio 858	15 Obre 856	....	18 Mzo 854	....	17 Enero 851
....	5 Nbre 863	....	23 Nbre 851	....	27 Abril 854	....	12 Dbre 849
....	20 Stbre 862	30 Enero 862	12 Fbro 860	....	4 Mzo 856	....	17 Enero 851
....	12 Junio 858	....	14 Agto 854	18 Mzo 854	5 Dbre 851	....	6 Junio 843
31 Mzo 865	30 Enero 862	....	1º Stbre 855	18 Mzo 854	5 Obre 851	....	6 Junio 849
....	25 Abril 854	....	....	18 Mzo 854	22 Abril 853	....	12 Enero 850
14 Mzo 865	8 Enero 864	30 Enero 862	18 Agto 858	12 Junio 858	17 Dbre 856	....	28 Mayo 852
31 Mzo 865	12 Junio 858	....	12 Dbre 855	....	18 Stbre 852		
12 Stbre 865	31 Mzo 865	....	5 Nbre 863	....	8 Junio 859	....	9 Mzo 854
....	....	....	....	5 Dbre 863	30 Enero 862	12 Junio 858	6 Julio 856
....	....	....	....	5 Dbre 863	9 Nbre 861	12 Junio 858	3 Agto 857

	CAPITAN DE FRAGATA		CAPITAN DE CORBETA		TENIENTE	
	Grado Superior	Efectividad	Grado superior	Efectividad	Grado Superior	
D. Ezequiel Otoya	3 Junio 1872	26 Enero 1869	....	23 Nbre 1865	.....	
„ Juan Bautista Cobian	....	26 Enero 869	....	23 Nbre 865	....	
„ José Sanchez Lagomarsino	....	26 Enero 869	....	2 Mayo 866	23 Nbre 1865	
„ Julio Telleria	....	9 Dbre 871	19 Mayo 1870	30 Mayo 865	5 Dbre 863	
„ Cárlos Ferreyres	19 Julio 877	19 Mayo 870	....	26 Enero 869	....	
„ Agustin Arriola	....	7 Fbro 872	....	9 Nbre 841	....	
„ José Manuel Marquina	....	14 Julio 876	7 Fbro 872	31 Julio 865	31 Mzo 865	
„ Julio Sagasti	....	3 Junio 872	7 Fbro 872	12 Julio 865	31 Mzo 865	
„ Enrique Espinar	....	19 Julio 877	7 Fbro 872	23 Nbre 865	....	
„ Manuel Mariano Melgar	....	11 Julio 876	7 Fbro 872	12 Abril 867	....	
„ Simon Cáceres	....	26 Junio 876	3 Junio 872	26 Enero 869	25 Obre 865	
„ Cárlos L. Arrieta	....	24 Julio 877	3 Junio 872	19 Mayo 870	....	
„ Manuel Antonio Villavisencio	....	26 Junio 876	2 Junio 872	24 Nbre 870	20 Stbre 869	
„ Patricio Iriarte	....	26 Mzo 874	....	26 Enero 869	15 Julio 867	
„ Leopoldo Sanchez	....	19 Julio 877	....	26 Julio 868	19 Mayo 868	
CAPITANES DE CORBETA						
„ Guillermo L. Pareja	....	....	3 Junio 872	26 Enero 869	30 Enero 862	
„ Santiago de la Haza	....	....	28 Obre 865	31 Mzo 865	5 Dbre 863	
„ Francisco Tristan	....	....	7 Fbro 872	7 Julio 865	....	
„ Antonio C. de la Guerra	....	....	7 Fbro 872	7 Julio 865	....	
„ Horacio Coronel Zegarra	....	....	7 Fbro 872	7 Julio 865	....	
„ José María Sanoni	....	....	....	17 Enero 872	13 Stbre 865	
„ José Benigno Benavides	....	....	....	28 Dbre 871	13 Stbre 865	
„ Luis Lopez	....	....	7 Fbro 872	25 Obre 865	....	
„ Juan Antonio Valdivieso	....	....	7 Fbro 872	2 Mayo 866	23 Nbre 865	
„ Gregorio Perez	....	....	19 Julio 877	9 Dbre 865	....	
„ Daniel Rodriguez de la Rosa	....	....	7 Fbro 872	12 Abril 866	....	
„ Enrique Eldredge	....	....	....	26 Enero 869	12 Abril 866	
„ Leandro Mariátegui	....	....	....	26 Enero 869	19 Junio 866	
„ [illegible]des G. Vijil	....	....	....	26 Enero 869	10 Julio 866	
„ [illegible]o Perras	....	....	....	10 Enero 868	....	
„ [illegible]con Fernandini	....	....	3 Julio 872	11 Enero 868	....	
„ Fermin Hernandez	....	....	19 Mayo 870	4 Mayo 868	....	
„ José Manuel Silva	....	....	....	26 Enero 869	....	
„ Alejandro D. Newel	....	....	3 Junio 872	26 Enero 869	....	
„ Federico Palacios	....	....	....	26 Enero 869	....	
„ Felipe Santiago Mesa	....	....	19 Mayo 870	26 Enero 869	....	
„ Francisco Charun	....	....	....	26 Enero 869	....	
„ Juan Bautista Palacios	....	....	....	23 Enero 869	....	
„ Manuel Meliton Carbajal	....	....	19 Julio 877	4 Junio 872	11 Enero 870	
„ Elías Aguirre	....	....	....	19 Mayo 870	....	
„ Ruperto Gutierrez	....	....	....	10 Mzo 874	19 Mzo 870	
„ Honorato G. Tizon	....	....	....	19 Mayo 870	....	
„ Aristides Aljovin	....	....	....	22 Enero 872	....	
„ Fidel Cáter	....	....	....	16 Enero 878	7 Fbro 872	
„ Enrique Napoleon Alayza	....	....	19 Julio 877	27 Julio 873	7 Fbro 872	
„ Daniel de la Torre Ugarte	....	....	....	12 Nbre 877	3 Junio 872	
„ Rómulo G. Tizon	....	....	....	9 Agto 877	3 Junio 872	
„ Manuel Ignacio Espinosa	....	....	....	26 Junio 877	3 Junio 872	
„ Francisco María Frias	....	....	....	26 Junio 876	3 Junio 872	
„ Presbitero P. Morales	....	....	19 Julio 877	26 Junio 876	3 Junio 872	
„ Ramon Freire	....	....	19 Julio 877	26 Junio 876	3 Junio 872	
„ Federico Delgado	....	....	....	27 Nbre 873	11 Julio 872	
„ Darío Gutierrez	....	....	....	20 Abril 875	....	
„ Juan Salaverry	....	....	....	20 Abril 175	....	
„ Eduardo Reygada	....	....	19 Julio 877	21 Stbre 875	....	
„ Eugenio Raygada	....	....	19 Julio 877	26 Junio 876	....	
„ José Rosas	....	....	....	4 Julio 876	....	
„ Lino Mercedes Cueto	....	....	....	14 Julio 76	....	

PRIMERO	TENIENTE SEGUNDO		ALFEREZ DE FRAGATA		GUARDIA MARINA	
Efectividad	Grado Superior	Efectividad	Grado Superior	Efectividad	Grado Superior	Efectividad
....	....	. ..	25 Enero 1864	8 Junio 1859	10 Mayo 1857	6 Mayo 1855
10 Julio 1865	....	31 Enero 1862	....	18 Agto 858	12 Junio 858	6 Enero 855
10 Julio 865	....	8 Mayo 863	....	30 Enero 862	....	8 Nbre 858
9 Nbre 861	18 Agto 1858	25 Junio 857	1º Fbro 857	11 Julio 854	....	15 Abril 852
23 Nbre 865	....	1º Mzo 865	....	31 Dbre 864	....	30 Obre 860
11 Abril 835	....	....	....	....		
20 Stbre 862	....	9 Nbre 861	12 Junio 858	1º Stbre 855	....	12 Mayo 853
12 Nbre 863	....	12 Junio 858	....	12 Dbre 855	....	5 Mayo 851
5 Dbre 863	....	9 Nbre 861	....	15 Julio 854	....	5 Mayo 851
18 Enero 864	....	27 Julio 854	18 Mzo 854	15 Mzo 851	....	3 Dbre 846
31 Mzo 865	30 Enero 862	18 Agto 858	6 Abril 858	15 Obre 856	....	18 Mzo 852
24 Stbre 865	26 Julio 865	11 Mzo 865	10 Enero 862	18 Agto 858	10 Julio 857	
29 Stbre 865	....	31 Mzo 865	4 Dbre 863	9 Nbre 861	....	1º Agto 855
13 Stbre 865	....	9 Nbre 861	12 Junio 858	4 Mzo 856	....	28 Mayo 852
10 Julio 865	....	3 Abril 865	22 Dbre 863	21 Mayo 863	....	10 Julio 854
18 Agto 858	....	28 Junio 858	25 Mzo 854	22 Abril 853	....	3 Dbre 849
30 Enero 862	20 Obre 850	15 Nbre 853	....	20 Nbre 849	15 Agto 842	5 Mzo 841
9 Nbre 861	....	18 Julio 854	12 Mzo 854	25 Junio 851	20 Nbre 849	18 Julio 846
1º Fbro 865	....	5 Dbre 863	....	8 Junio 859	12 Junio 853	11 Nbre 856
31 Mzo 865	....	12 Nbre 863	....	11 Julio 858	....	5 Enero 873
5 Nbre 863	....	11 Nbre 854	....	6 Julio 854	....	20 Agto 846
30 Mayo 865	5 Dbre 863	30 Enero 862	12 Julio 858	31 Julio 854		
31 Julio 865	31 Mzo 865	5 Nbre 863	....	9 Nbre 861	....	1º Agto 855
5 Mayo 865	....	30 Enero 662	....	18 Mzo 854	....	6 Mzo 851
4 Mayo 864	....	30 Enero 862	....	18 Agto 858	12 Junio 858	9 Enero 855
8 Enero 864	....	24 Abril 863	....	20 Dbre 854	....	4 Abril 854
13 Mzo 865	....	16 Fbro 864	....	15 Mzo 854	....	27 Fbro 850
23 Nbre 865	....	22 Mzo 865	....	27 Agto 862	....	5 Junio 856
23 Nbre 865	....	....	22 Dbre 863	27 Agto 862	....	3 Nbre 858
31 Julio 865	....	30 Enero 862	....	14 Obre 856	....	20 Sbre 855
22 Julio 865	....	31 Mzo 865	22 Dbre 863	23 Enero 862	....	30 Dbre 858
31 Mzo 865	....	11 Enero 864	....	14 Mzo 855	....	1º Mzo 851
31 Mzo 865	5 Nbre 863	30 Enero 862	....	12 Junio 858	1º Fbre 857	17 Stbre 855
26 Agto 865	31 Mzo 865	12 Nbre 863	....	12 Junio 859	....	10 Mayo 857
23 Nbre 865	....	30 Stbre 862	....	26 Agto 858	12 Junio 858	14 Julio 854
23 Nbre 865	....	31 Mzo 865	22 Dbre 863	30 Enero 862	....	20 Julio 855
23 Nbre 865	....	22 Mzo 865	....	18 Mzo 864	4 Mzo 864	5 Mzo 856
23 Nbre 865						
30 Mayo 868	....	31 Julio 865	....	24 Abril 864		
26 Enero 869	23 Nbre 865	11 Julio 865	31 Mzo 865	20 Enero 864	....	3 Agto 860
16 Stbre 869	4 Abril 867	21 Stbre 865	31 Mzo 865	9 Nbre 861	....	28 Stbre 859
10 Enero 869	....	6 Obre 865	31 Mzo 865	18 Enero 864	....	22 Mayo 857
26 Enero 869	....	29 Mzo 865	7 Enero 864	9 Nbre 861	12 Junio 858	11 Stbre 854
7 Julio 865	....	2 Fbre 865	....	17 Dbre 863	....	
26 Julio 868	23 Nbre 865	3 Abril 865	....	23 Abril 864	....	8 Stbre 855
26 Enero 869	11 Agto 865	31 Mzo 865	19 Dbre 863	20 Stbre 862	6 Abril 858	19 Fbre 853
26 Enero 869	....	6 Obre 865	14 Mzo 865	29 Fbre 864	....	18 Abril 858
26 Enero 869	....	31 Julio 865	....	14 Mayo 864	....	15 Enero 858
26 Enero 869	....	24 Nbre 865	....	9 Agto 865	....	
26 Enero 869	....	2 Dbre 865	....	11 Junio 865	....	8 Enero 863
19 Mayo 870	....	8 Mayo 868	17 Agto 867	14 Enero 866	....	1º Julio 861
16 Junio 871	4 Abril 867	9 Dbre 865	....	14 Dbre 863	....	21 Stbre 859
19 Mayo 870	4 Abril 867	1º Abril 866	21 Stbre 865	31 Mzo 865	....	9 Enero 861
16 Julio 872	19 Mayo 870	26 Enero 869	....	1º Abril 866	....	15 Enero 865
2 Agto 871	4 Abril 867	7 Obre 865	....	8 Junio 859	1º Dbre 865	11 Dbre 955
19 Mayo 870	....	26 Enero 869	....	13 Mayo 865	....	14 Mayo 864
19 Mayo 870	....	26 Enero 869	30 Mzo 868	3 Stbre 865	31 Mzo 865	8 Enero 863
23 Agto 855	31 Mzo 855	5 Dbre 863	....	22 Fbro 861	....	8 Enero 850

como consecuencia que, paralelamente, se incrementara el número de jefes y oficiales sin empleo: los *indefinidos*. Según el *Diccionario de la Legislación Peruana* de Francisco García Calderón se designaba como *indefinido* "al militar o marino a quien se ha concedido licencia indefinida, esto es, que no tiene término fijo para volver al servicio"[22].

Hubo indefinidos desde las primeras décadas de la República; eran aquellos hombres que, como ya quedó dicho, dejaban el servicio activo cuando por razones presupuestales se reducía el número de jefes y oficiales en el Ejército o la Marina o, cuando triunfante una revolución, el nuevo Jefe de Estado incorporaba en puestos claves dentro de las instituciones naval o militar a sus seguidores y dejaba sin empleo a quienes no lo eran. Tomás Caivano los llamaba "caídos", y agregaba: "no aspiran más que a volver a su antigua posición, para gozar otra vez de todo el sueldo de sus grados respectivos; y a la primera ocasión favorable que se presenta, corren a tomar las armas, organizando prontamente un nuevo ejército, del cual forman parte en primer lugar los amigos del pretendiente que levanta la bandera de la rebelión"[23].

Los indefinidos, según su grado y años de servicio al Estado, sólo cobraban un pequeño porcentaje del sueldo que hubieran podido percibir en caso de continuar en actividad. Antes de la crisis fiscal que se acentuó a mediados de los años setenta del siglo pasado, los indefinidos podían sobrevivir muy ajustadamente con esos menguados salarios, pero llegó el momento en que la Caja Fiscal se encontró vacía y ya no pudieron cobrar ni siquiera unos pocos centavos.

Cuando Nicolás de Piérola dio comienzo al movimiento revolucionario que concluyó con el fracaso de Yacango (en octubre de 1876) muchos jefes y oficiales indefinidos se ofrecieron al Gobierno para servir en cualquier colocación "con el objeto de contribuir con sus esfuerzos a la consolidación del orden público y al afianzamiento de las instituciones patrias"[24]. Comentando esta solicitud decía el órgano civilista *El Nacional*: "La lista de los oficiales indefinidos ha sido por mucho tiempo el arsenal de donde los revolucionarios han sacado su más activo contingente, para mantener el país en una anarquía perdurable. Las mismas revoluciones últimas, la del 74 y la del presente, contaron en sus filas con militares rezagados, en las listas pasivas del ejército. Si esto contribuyó por mucho tiempo a que el militarismo tuviera de hecho, en todas las esferas de la sociedad y principalmente en el

ejército, una preponderancia inusitada, fue también el origen de que su prestigio moral se fuese minando paulatinamente y que perdiese simpatías en la conciencia del país. No deja de ser plausible por esto, que del seno de esas reservas surja un buen ejemplo, que es al mismo tiempo una protesta contra los que siempre refractarios a la línea de conducta que el deber les marca, prosiguen en la senda extraviada del desorden"[25].

Claro está que en razón de su mayor número, el drama de los indefinidos del Ejército era más notorio que el de los marinos que sufrían idéntica situación. Anota Fernando Romero —obligado y eficaz punto de referencia de nuestro trabajo— que los indefinidos fueron "zarandeados en la literatura costumbrista de mediados del siglo "[26]. Así fue, en efecto. Este "zarandeo" a veces cobró características jocosas y, en otras, tomó matices patéticos. Como ejemplo de lo primero reproducimos un poema publicado en un diario limeño en setiembre de 1876:

"Mi estado es desesperado,
excepcional, tremebundo,
soy acreedor del Estado
y deudor de todo el mundo.

La cocinera, el tendero,
y hasta el mozo de cordel...
todos me exigen dinero
y sólo tengo papel.

Por mi enorme capital
ni cuatro cuartos percibo,
soy un rico nominal
y un pobretón...efectivo"[27].

Otras veces, empero, la situación del indefinido se muestra con toda su triste crudeza. Tomamos de una de las crónicas costumbristas de Abelardo Gamarra *El Tunante*, que con tanta nitidez reflejan la realidad social de su tiempo, este significativo párrafo: "Como la hora de pago va a comenzar, el indefinido hace un cariño a su hijo y despidiéndose de su esposa vuelve a abrir la vieja mamparita, a cruzar el corredor, a bajar las escaleras y a encaminarse a Palacio.
¿Dónde vá?
A la Caja Fiscal.

¿A qué va?
A que el centinela le diga atrás, los buscones y judíos le empujen, los encopetados, que entran y salen tras adulaciones palaciegas, le desprecien y a que no falte quien en vez de una razón le de una bofetada.
¿Por qué va?
Porque la Nación le debe; porque tiene derecho para ir, y el acreedor puede llamar a las puertas de su deudor, puede llamar y no con el miedo del que parece que solicita algún favor, sino con la frente levantada como quien reclama lo que le pertenece"[28].

El contralmirante Antonio A. de la Haza, el primer jefe naval que llegó al cargo de ministro de Guerra y Marina, hombre con sensibilidad social, sintió que era su obligación tomar algunas medidas conducentes a remediar en algo la situación de los indefinidos tanto del Ejército como de la Marina. Con fecha 17 de setiembre de 1877 se dirigió a sus colegas los ministros de Hacienda y de Gobierno planteándoles el problema. Al primero de los nombrados le decía: "con el próposito de mejorar la condición de los jefes y oficiales indefinidos que por sus antecedentes y conducta sean acreedores a la consideración del Gobierno, y que por falta de vacantes no pueden ser destinados a las dependencias militares, he acordado con S.E. el Presidente recomendarlos para que sean preferidos en las colocaciones que se ofrezcan en los diversos ramos de la administración y que ellos estén en aptitud de desempeñar"[29].

El oficio del contralmirante de la Haza al ministro de Gobierno era aún más explícito: "S.E. el Presidente que ha acogido con benevolencia la indicación que le hice de dar colocación en los ferrocarriles y demás obras del Estado, a los jefes y oficiales indefinidos, que por sus antecedentes y servicios sean acreedores a la consideración del Gobierno y no puedan ser destinados por el momento en los cuerpos y dependencias militares me ha encargado que me dirija a U.S. a fin de que por el Despacho de su digno cargo se acuerden las medidas convenientes para hacer práctica esta idea.

Inoficioso me parece entrar en muchas apreciaciones para demostrar a U.S. la conveniencia y utilidad de la medida a que me refiero —prosigue el ministro— pues no puede ocultarse a su alta penetración que, tanto en el orden moral como en el político, se alcanzarían grandes ventajas con su adopción, desde que aparte

Contralmirante
ANTONIO A. DE LA HAZA.
Fue el primer marino que llegó a ser Ministro de Guerra y Marina. Su desempeño en ese cargo, pese a innumerables dificultades, fue brillante.


B. GARAY

de otras que dejo a su discernimiento, se obtendría la muy esencial y patriótica de dar destino honroso y lucrativo a servidores de la nación que habiendo consagrado a ella la mayor parte de su vida, se encuentran hoy con una pequeña pensión, insuficiente para su subsistencia propia y la de su familia, sin que el Gobierno pueda aliviarlos, ya sea porque no necesita por ahora de sus servicios, o ya por el estado deficiente del Erario"[30]. En la práctica poco se pudo lograr. Debe remarcarse, sin embargo, que mientras duró la gestión ministerial del contralmirante de la Haza, buscó la forma de apoyar a los indefinidos.

A pocos meses de estallar la guerra con Chile había 13 capitanes de navío indefinidos, entre ellos Aurelio García y García, Juan Manuel Fanning y Manuel Palacios. Capitanes de fragata indefinidos habían 5, entre los que cabe destacar el nombre de Luis Germán Astete. Seis eran los capitanes de corbeta, 5 los tenientes primeros, 3 los tenientes segundos y 5 los alfereces de fragata. Del Cuerpo Político había 11 indefinidos más. Cuantitativamente, como se puede ver, no eran muchos los oficiales de Marina en situación de indefinidos, a diferencia del Ejército donde aumentaron en forma alarmante durante el Gobierno de Mariano Ignacio Prado.

Diremos finalmente que, como en todos los asuntos importantes del acontecer nacional, el pugnaz periodismo de ese momento dejó oir su voz de protesta en favor de los indefinidos. Sentenciaba *El Comercio* del 25 de abril de 1877: "Cuando creíamos que las próximas fiestas fueran un motivo de alegría general, estamos viendo en una porción no poco numerosa unas caras más largas que un cañón de gran calibre. Cada día de cercanía al 2 de mayo es un nuevo golpe de sensación horrible para el ánimo de esos seres cuya paciencia va siendo heroica en grado eminente.

Que el horizonte del día de los grandes recuerdos para el Callao y para el país sirva de espectro aterrador a una parte de la humanidad peruana, en que hay quizás no pocos que contribuyeron con su heroico amor patrio a la conquista de una gloria, no deja de ser sensible, sino lastimero. Esos desdichados son los indefinidos que ven con corazón acongojado los anuncios de las grandes fiestas que se preparan, sin tener la seguridad de poder contar ni siquiera para beber a la salud de la patria en el ya tan cercano aniversario. ¿Se hará algo siquiera en su obsequio? Mucho lo deseamos, e instamos en que se les auxilie con lo que se pueda, por ser así de justicia"[31].

C. LA COLUMNA CONSTITUCION

El Gobierno de Manuel Pardo, mediante decreto del 11 de noviembre de 1872 decidió organizar la Guardia Nacional en toda la República[32]. En el artículo segundo de este dispositivo legal se ordenaba la creación en el Callao de 4 batallones y 2 columnas ligeras. Estas últimas estarían compuestas de 2 compañías, con la respectiva dotación de oficiales y clases.

Este fue el origen de la columna "Constitución", cuyo primer jefe fue el capitán de fragata José Sánchez Lagomarsino. Tenía a sus órdenes 250 hombres armados de fusiles Chassepot, de dudosa calidad. Muy importante fue la tarea cumplida por el indicado marino quien con escasísimos medios logró llevar a buen término su cometido. En mayo de 1877 se dirigía al prefecto del Callao, quien también era sub-inspector de la Guardia Nacional, comunicándole que para dar alojamiento a la columna había logrado "se me dé en arrendamiento, además del salón que teníamos en la calle de Paz Soldán, el otro salón que sirvió también en el anterior acuartelamiento, con salida para la calle de la Unión. Ambos importan 150 soles mensuales"[33].

En los primeros días de la guerra con Chile, el 7 de abril de 1879, el comandante Sánchez Lagomarsino comunicaba al ministro de Guerra y Marina: "Desde esta fecha queda acuartelada la columna "Constitución" de la Guardia Nacional, en mérito de haber aceptado U.S. a nombre del Supremo Gobierno, el ofrecimiento hecho por sus jefes, oficiales y soldados para prestar sus servicios a la patria en el mar, en el actual conflicto internacional. Creo oportuno manifestar a U.S. que siendo este Cuerpo por su naturaleza familiarizado con los servicios de mar, se hace apropiado para prestar sus mejores y positivos servicios a bordo de los buques de la Escuadra, a donde se proponen hacerlo como guarnición y tripulación a la vez; a fin de que queden reemplazadas las guarniciones de tropa de línea que ocupan los buques, las mismas que inaparentes para servicios a bordo, son importantes hoy para engrosar las filas del ejército"[34].

La columna "Constitución" se acuarteló en el local del Arsenal de Marina, atendiendo a sus gastos la Caja Fiscal del Callao. Poco después, el 14 de abril del aciago 1879, José Sánchez Lagomarsino pedía al capitán de navío Mayor de Ordenes del Departamento Marítimo, 140 rifles y 10 paquetes de municiones por hombre. La preocupación de Sánchez Lagomarsino estaba centrada en lograr "que todos los soldados tuviesen armamento igual"[35].

La Comandancia General de Marina, inmediatamente cumplimentó el pedido, ordenando la entrega de todo lo solicitado. Debemos remarcar que, a diferencia de otros batallones y columnas de la Guardia Nacional, la "Constitución" puesta bajo el comando de oficiales navales fue, desde su fundación, un verdadero modelo pudiendo prestar, al momento de la guerra, inmediatos e invalorables servicios al país.

Recordaremos también que en todas las unidades de la Escuadra, al momento de salir a campaña, iba embarcada una guarnición de tropas de línea, pertenecientes al Ejército, una suerte de infantería de marina, cuyas funciones no sólo eran actuar como contingente de desembarco o como fusileros al momento en que el combate acercaba estrechamente a los buques, sino ejercer también funciones policiales para mantener la disciplina entre tripulaciones colecticias donde abundaban, como ya se ha dicho, elementos extranjeros y mercenarios.

Mucho se hubiera logrado para solucionar siquiera en parte el agobiante problema de la falta de tripulaciones, si el ministerio de Guerra y Marina hubiera podido proveer en otros puertos importantes de nuestro litoral, la formación de columnas como la "Constitución", puestas bajo la responsabilidad de oficiales de marina cuya sólida formación, en la mayoría de los casos, era toda una garantía para la preparación y adiestramiento de este personal.

D. CARRERA NAVAL Y REGLAMENTO DE ASCENSOS

Como ya se ha visto en el volumen anterior, el Presidente Manuel Pardo tuvo especial interés en reajustar la reglamentación de la carrera naval donde no se había podido desterrar usos y costumbres que desvirtuaban la necesaria profesionalización y que propiciaban situaciones injustas, en muchos casos desmoralizadoras, para quienes habían optado por vestir el uniforme de oficial de Marina.

El 22 de octubre de 1872, con la firma del Jefe del Estado y refrendada por el ministro de Guerra y Marina, general J. Miguel Medina, se promulgó la ley mediante la cual se reglamentaba "la manera de obtener cada una de las diferentes clases de tan honrosa carrera"[36].

El artículo 8vo. —que motivaría en el futuro encontradas opiniones— señalaba a la letra: "Quedan suprimidos para lo sucesi-

vo los ascensos que con el nombre de grados se han dado hasta ahora, pero los jefes y oficiales que se hallan actualmente en posesión legal de ellos, seguirán gozando de las mismas ventajas y consideraciones que por dichos grados les corresponde"[37].

Esta ley tenía un evidente sentido de modernidad, se adelantaba a los criterios mayoritariamente imperantes en la época ya que buscaba la desaparición de la diferencia entre el oficial *graduado* y el oficial *efectivo* que, como bien dice Fernando Romero, "en los Escalafones daba lugar a la aparición de confusos agrupamientos como tenientes segundos efectivos y graduados de tenientes primeros"[38].

Sin embargo, Mariano Ignacio Prado, en Resolución del 10 de julio de 1877, refrendada por su ministro de Guerra y Marina, general Juan Buendía, derogó el ya mencionado artículo octavo "a fin de que en este punto haya la uniformidad respectiva con lo que actualmente se observa en el ejército, y se pueda recompensar debidamente con los goces que le son anexos, esto es, honores, insignias y antiguedad, los servicios de los jefes y oficiales que componen dicho cuerpo general (de Marina)"[39].

En la segunda Legislatura de 1878 se produjo en el Senado un importante e ilustrativo debate luego que la Comisión de Marina y Auxiliar de Guerra de la Cámara Alta, integrada por el capitán de navío Aurelio García y García y por los señores Manuel Alvarez Calderón y Miguel San Román, aceptó y puso en debate un proyecto de ley proveniente de la Cámara de Diputados, para su revisión, que debía subsistir a la norma entonces vigente dictada en 1872[40].

El proyecto en mención no difería mayormente de la ley dada durante el Gobierno de Manuel Pardo, quien, por coincidencia, presidía en ese momento el Senado. Había, sí, dos grandes temas que encendieron el debate: el primero fue sobre la conveniencia o inconveniencia de los grados, los cuales se quería restaurar en la nueva ley. El segundo, enfrentaba a quienes buscaban que toda la oficialidad naval estuviera capacitada en el comando de un buque contra quienes opinaban que la carrera podía desarrollarse también, y ascender en ella, ocupando sólo posiciones docentes o administrativas, al margen de las tareas propiamente navales.

El artículo 5to. del proyecto decía: "El Poder Ejecutivo podrá conceder los ascensos conocidos con el nombre de grados, a los jefes y oficiales del ejército y armada, que se hubiesen hecho acree-

dores a esa recompensa por servicios distinguidos y acciones meritorias"[41].

Interesa conocer la opinión sobre el particular de dos distinguidos jefes de marina, senadores en ese momento: el contralmirante Lizardo Montero y el capitán de navío Aurelio García y García. Montero manifestó reiteradamente su opinión en favor de la existencia de los grados, a los cuales consideraba "necesarios y económicos para el país"[42]. García y García, por su parte, era de opinión contraria a los grados ya que "la Marina del Perú es la única donde existen esos grados, porque a ninguna otra nación se le ha ocurrido conferir grados hasta ahora"[43].

Los grados eran utilizados por el Gobierno para premiar acciones distinguidas. En la práctica no conllevaban ninguna mejora o beneficio económico para quienes lo recibían. García y García señalaba que en Inglaterra no existía acción, por distinguida que hubiera sido, que mereciera como premio un ascenso. Para eso estaban —decía el marino— las condecoraciones o el sistema empleado en la Armada norteamericana donde tampoco habían grados ni condecoraciones, pero sí otras compensaciones de tipo económico, de tal suerte —señalaba— que "después de cierto número de años, un capitán de navío, por ejemplo, no tiene la misma renta que tenía 5 años antes"[44]. Finalmente, García y García aclaró que era consciente que este tipo de soluciones gravosas al erario público estaban fuera de nuestra realidad y que por ello era necesario tomar medidas que no aumentaran la situación angustiante que atravesaba el país. Puesto el artículo a votación, la mayoría opinó que debían seguir existiendo los grados.

El otro tema, que tuvo como ponente principal al contralmirante Montero, se refería a si era justo equiparar los años de servicios prestados en la docencia naval o en puestos administrativos a los que se cumplían, embarcados, en el servicio eminentemente profesional. "Los jefes y oficiales de la marina que navegan —decía Montero— sufren grandes privaciones en el verano, cuando las costas del Perú no se distinguen por la niebla, los sufrimientos de esos jefes y oficiales no se pueden comparar jamás con los de los que se dedican a la enseñanza; y mal pueden computarse los servicios entre unos y otros dándoles igual valor"[45].

Montero insistió en que los jefes y oficiales de Marina embarcados tenían mayores obligaciones que cumplir y, también, paralelamente, mayores fatigas que pasar. Pedía por ello que éstos



Capitán de Navío
AURELIO GARCIA Y GARCIA
Encabezó el motín llamado "de los cabitos" en contra de la política vacilante de Mariano Ignacio Prado.

sólo necesitaran tres años de servicios para ascender a la jerarquía superior. Por lo contrario, a los que permanecían sin peligro "y disfrutando pacíficamente en las dependencias de Marina", se les exigiera 6 años de servicio para estar aptos para el ascenso[46]. Este criterio, con pequeñas modificaciones fue el que a la postre se adoptó.

Finalmente el Senado aprobó la ley el 8 de noviembre de 1878, pocos días antes que el Presidente de esa Cámara, Manuel Pardo, fuera vilmente asesinado. Como uno de sus últimos actos legislativos estampó su firma el ex-Presidente de la República y fundador del Partido Civil. Al lado de ella está la firma de otro ilustre marino: el capitán de navío Camilo Carrillo, Presidente de la Cámara de Diputados. Fue promulgada por el Presidente Mariano Ignacio Prado y el ministro de Guerra y Marina, general Pedro Bustamante, el 9 de noviembre de 1878[47]. El texto de la Ley, que no pudo aplicarse normalmente en razón de los avatares generados por la guerra con Chile, era el siguiente:

"El Presidente de la República
Por cuanto el Congreso ha dado la ley siguiente:
El Congreso de la República Peruana,
Considerando:
Que es necesario determinar los requisitos indispensables para ingresar y ascender en la carrera de la Marina de Guerra Nacional.
Ha dado la ley siguiente:
Artículo 1º .El Poder Ejecutivo expedirá título de guardiamarina sólo a las personas que acrediten por medio de certificados expedidos por la Escuela Naval, que han sido examinados y aprobados en las materias exigidas por el reglamento de dicha Escuela, que tienen buena conducta y no adolecen de enfermedad o defecto físico que los inhabilite para el ejercicio de su profesión.
Artículo 2º El Poder Ejecutivo sólo podrá ascender a las clases inmediatamente superiores en el orden señalado en esta ley, a las personas que reunan las condiciones que a continuación se expresa: a) A la de alférez de fragata a los guardiamarinas que tengan por lo menos tres años de servicios en los buques de guerra o transportes de la Escuadra nacional; previo examen de aprobación en las obligaciones, que la ordenanza prescribe a los oficiales de guardia; b) A la de teniente segundo a los alfereces de fragata que hayan servido en esta clase dos años cuando menos a bordo de los buques de guerra o transportes de la Escuadra

nacional, o cuatro años en las dependencias de Marina; previo examen de aprobación en las materias relativas a las obligaciones del oficial del detall; c) A la de teniente primero a los tenientes segundos que tengan dos años de servicio cuando menos a bordo de los buques de guerra o transportes de la Escuadra nacional, o cuatro años en las dependencias de marina; previo examen de aprobación en las materias indispensables para desempeñar la clase de segundo comandante; d) A la de capitán de corbeta a los tenientes primeros que tengan en esta clase tres años de servicio cuando menos a bordo de los buques de guerra o transportes de la Escuadra nacional, o cinco en las dependencias de marina; previo examen de aprobación en las materias necesarias para desempeñar las funciones de comandante de buques de guerra; e) A la de capitán de fragata a los capitanes de corbeta que tengan en esta clase cinco años de servicio activos; tres de los cuales por lo menos han de ser prestados a bordo de los buques de guerra o transportes de la Escuadra nacional.

Artículo 3º Cuando los oficiales a quienes se refieren los incisos a) b) y c) del Artículo anterior hubiesen prestado servicios a bordo de los buques de guerra o transportes de la Escuadra nacional y en las dependencias de marina; pero que, ni en uno ni otro caso tengan el número de años de servicio exigidos por esta ley para poder ser ascendidos; se completará el tiempo de servicios prestados en el primer caso con los prestados en el segundo, considerando 2 años de servicio hechos en las dependencias de marina como uno a bordo de los buques de guerra o transportes de la Escuadra nacional.

Artículo 4º Los servicios prestados por los jefes y oficiales de la Armada en las Escuelas Naval o Preparatoria, en los vapores del Estado que navegan en el río Amazonas, en la Comandancia General de Marina del Departamento fluvial de Loreto, se considerarán como prestados a bordo de los buques de guerra de la Escuadra nacional. También se considerarán como prestados a bordo de los buques de guerra de la Escuadra, los que presten previo permiso del Gobierno a bordo de los buques de guerra extranjeros.

Artículo 5º El Poder Ejecutivo podrá conceder los ascensos conocidos con el nombre de grados, a los jefes y oficiales del ejército y armada, que se hubiesen hecho acreedores a esa recompensa por servicios distinguidos y acciones meritorias.

Artículo 6º Los grados en el ejército y en la marina dan derecho a los honores, antigüedad y mando de la clase que representan, sobre los de la inmediatamente inferior, aún cuando tengan clase efectiva más antigua.

Artículo 7º El Poder Ejecutivo nombrará una Junta Permanente de entre los jefes más distinguidos de la Armada, ante la cual se rendirán los exámenes a que se refiere esta ley, determinará la forma en que deben hacerse y expedirán los programas de las materias sobre las cuales deben versar para cada una de las clases de ascensos.

Artículo 8º Los ascensos que se confieran sin los requisitos establecidos en esta ley, serán nulos y de ningún valor.

Artículo 9º Quedan derogadas todas las resoluciones que se opongan a la presente ley.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para que disponga lo necesario a su cumplimiento. Dado en la Sala de Sesiones del Congreso, en Lima a 8 de noviembre de 1878.

Manuel Pardo,	Presidente del Senado
Camilo N. Carrillo,	Presidente de la Cámara de Diputados
Federico Luna,	Secretario del Senado
Nicanor León,	Secretario de la Cámara de Diputados

Por tanto: mando se imprima, publique y circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, el día 9 de noviembre de 1878.

MARIANO IGNACIO PRADO, PEDRO BUSTAMANTE"[48].

Como podrá observar el lector no se mencionan las condiciones necesarias para el ascenso a capitán de navío y a contralmirante. Igual vacío contiene la ley promulgada durante el Gobierno de Manuel Pardo. Quedaba, pues, a discreción del Gobierno y/o del Parlamento conceder dichas jerarquías. Diremos finalmente que la Constitución de 1860 al señalar en su artículo 121 que en la Armada sólo podía haber un contralmirante recortaba injustamente las aspiraciones de muchos jefes capacitados para optar, en razón de sus méritos, dicha jerarquía.

E. SOCIEDAD FRATERNAL DE MARINA

Como ya se ha visto en el volumen precedente, la Sociedad Fraternal de Marina fue fundada el 17 de enero de 1875. Su pro-

pósito era prestar auxilios a los oficiales de Marina o sus familiares que sufrieran los embates de la adversidad. En la época que nos toca estudiar, la "Fraternal", como se la conocía entre sus miembros, había hecho significativos progresos. Para elegir a la Junta Directiva que debía regir los destinos de la institución en 1877, se reunieron los socios el 16 de marzo del año mencionado y, luego del escrutinio, la lista triunfadora fue la presidida por el contralmirante Lizardo Montero quien estaba acompañado por una directiva integrada como sigue. Fiscal: capitán de navío Federico Lara. Vocales: capitán de navío graduado Ezequiel Otoya, capitán de navío graduado Miguel Ríos, capitán de fragata José Raygada, capitán de corbeta Manuel Melitón Carvajal, capitán de corbeta Leopoldo Sánchez. Tesorero: capitán de fragata Julio Tellería. Secretarios: Alberto Valle Riestra y Manuel Jesús Moreno. *Accesit para idem*: teniente primero Enrique Carreño[49].

En marzo de 1878 la Sociedad Fraternal de Marina contaba con 177 miembros. De ellos 160 tenían derecho a goces por haber trascurrido ya más de 6 meses desde su inscripción y aceptación por la Junta Permanente. En la *Memoria* que presentaba el contralmirante Montero, al concluir su gestión, junto a importantes realizaciones no dejaba de mencionar que era "sensible que aún no hayan concurrido a inscribirse todos aquellos que tienen derecho a hacerlo, no obstante que la expresada Junta Permanente ha sido muy solícita a este respecto, prestando cuantas facilidades ha creído compatibles con su dignidad para atraerlos al seno de la Fraternidad"[50].

Lamentablemente, como una muestra más de la crisis económica que se vivía en todos los niveles, había cierto malestar en la Junta Directiva de la "Fraternal" por el hecho que significativa cantidad de socios habían tenido que ser dados de baja por no cumplir con el pago de sus cuotas por espacio de más de un año. Pese a todo, en marzo de 1878 la "Fraternal" contaba con un total de 6,786 soles con 2 centavos. En los meses anteriores se había auxiliado a las familias de los fallecidos capitanes de fragata Guillermo Black e Ignacio Dueñas y a otros dos oficiales enfermos. En todo ello se gastó más de 2 mil soles [51].

Otra iniciativa importante de la Sociedad —que contó con el apoyo del Gobierno— fue crear cuatro becas en la Escuela Preparatoria Naval para los hijos de oficiales de marina fallecidos. De esta manera no sólo se brindaba un significativo respaldo a esos jóvenes sino que, al mismo tiempo, se contribuía a fomentar una honrosa tradición naval familiar[52].

Lizardo Montero, en la *Memoria* que aludimos, señalaba optimista a sus consocios: "No hay empresa difícil, señores, cuando se acomete con verdadero y decidido empeño; de ello es una prueba fehaciente el estado de nuestra sociedad, la cual al instalarse no contaba por cierto con elementos que garantizasen su existencia y, sin embargo, bastó la constancia, laboriosidad y rectitud de nuestros primeros actos, para que al llamamiento que se hizo al Cuerpo General de Marina acudieran los que olvidando antiguas preocupaciones y teniendo en cuenta tan sólo el interés común, debían contribuir bien pronto al engrandecimiento de la institución. Corresponde, pues, a los esfuerzos hechos, robusteciendo la confianza de los asociados con el fiel cumplimiento de las obligaciones que hemos contraído en beneficio de todos; tal es la obra —concluía Montero— que queda encomendada a las Juntas posteriores"[53].

Pocos meses antes de la guerra, a fines de octubre de 1878, se hizo pública la decisión de la Sociedad Fraternal de Marina de publicar un periódico cuyo título sería *La Marina Nacional.* Un diario limeño informaba detalladamente sobre el proyecto en los siguientes términos: "Los jefes y los oficiales de la Marina nacional, que se han reunido para protegerse y apoyarse mutuamente en la Sociedad Fraternal de Marina, han resuelto establecer un periódico que se titulará *La Marina Nacional* en el que se ocuparán de las diversas cuestiones referentes a los ramos de su profesión.

La idea en sí es una feliz inspiración, que revela el estado satisfactorio en que se encuentra nuestra Marina, en cuanto a la ilustración y al laudable deseo que tienen los marinos de levantar y perfeccionar su profesión. Es uno de los hechos más evidentes de progreso, ver los esfuerzos que hacen los ciudadanos para formarse centros de ilustración que tiendan a estrechar los vínculos existentes, y hacer poderosa y respetable una institución. Los más elevados títulos que pueden exhibirse a la estimación de las autoridades y de la sociedad, son los que se fundan en la laboriosidad, patriotismo e inteligencia, consagrándolas a la realización de una empresa que tiene por fin el bien y el progreso de una de las instituciones más importantes y prestigiosas del Estado, como es la Marina nacional. La fundación de un periódico revela el propósito de que los jefes y oficiales dedicados a la Marina, deseen contribuir con su inteligencia, con sus esfuerzos y experiencia, a difundir los conocimientos más útiles, ilustrando con la

propaganda del periodismo, las cuestiones más arduas y que más directamente afectan a la Marina.

En la siguiente proposición hállase expresado el pensamiento que ha animado a los jefes y oficiales de la Sociedad Fraternal de Marina a fundar el periódico de que nos ocupamos:

1º La Sociedad Fraternal de Marina establece un periódico ilustrado con el nombre de la *Marina peruana* (sic) cuyas publicaciones tendrán que ser referentes a los diferentes ramos de la carrera;

2º Estas publicaciones se harán y pueden hacerse más frecuentes, cuando así lo acuerde la Junta Directiva o General;

3º La Sociedad invertirá de sus fondos, las cantidades necesarias para la compra de una imprenta, su plantificación y gastos de sostenimiento;

4º La misma dará el Reglamento a que debe sujetarse la Comisión encargada de la dirección, redacción y administración"[54].

Estaban ya muy próximos los días en que los entusiastas organizadores del vocero naval trocarían la pluma por la espada para cumplir su deber en defensa de la patria.

NOTAS AL CAPITULO II

1. ROMERO, Fernando... *Historia Marítima del Perú*, Segunda Parte, vol. 2do., T. VIII, p. 123.
2. ROMERO, Fernando... Ob. cit., p. 124.
3. LOPEZ, Jacinto... *Historia de la Guerra del Guano y el Salitre o Guerra del Pacífico entre Chile, Bolivia y el Perú*. New York, de Laisne y Rossboro, Inc., 1930, cap. XXI, p. 310.
4. *El Nacional*, edición del 11 de noviembre de 1878.
5. *El Comercio*, edición de la tarde, 20 de marzo de 1877.
6. *El Comercio*, edición de la mañana, 25 de setiembre de 1877.
7. El *Pre* era el socorro diario que se daba a soldados y marineros para su mantenimiento.
8. *El Comercio*, edición de la mañana, 25 de setiembre de 1877.
9. AMNP. Comandancia General de Marina, 1877, L.C. Nº 319, pp. 33 y 34.
10. *Ibídem* p. 31.
11. AMNP. Comandancia General de Marina, 1877, L.C. Nº 319, p. 89.
12. *Ibídem*, p. 89.
13. *Ibídem*, p. 176.
14. *Ibídem*, pp. 306 y 307.
15. *Ibídem*, pp. 6 y 7.
16. *Actas del Consejo de Ministros*.
17. *Memoria del Ramo de Marina*, que presenta a la legislatura de 1878 el Ministro de Guerra y Marina, Lima, imprenta del Estado, 1878, anexo 1, Escalafón General.
18. *Memoria de Marina*, Ob. cit...
19. *Memoria de Marina*, Ob. cit...
21. ROMERO, Fernando... Ob. cit., p. 153.
22. GARCIA CALDERON, Francisco... *Diccionario de la Legislación Peruana*. Nancy, Typograhie G. Crépin-Leblond, 1879. T. II, p. 1103.
23. CAIVANO, Tomás... *Historia de la Guerra de América entre Chile, Perú y Bolivia*. Florencia, Tipografía Dell'Arte Della Stampa, 1883, cap. IV, p. 178.
24. *El Nacional*, edición del 17 de octubre de 1876.
25. *El Nacional*, edición del 17 de octubre de 1876.
26. ROMERO, Fernando... Ob. cit., p. 175.
27. *El Nacional*, edición del 19 de setiembre de 1876.
28. GAMARRA, Abelardo *El Tunante... Rasgos de pluma*. Lima, Editorial Víctor A. Torres, 1899, artículo *El Indefinido*, 5 de abril de 1879, p. 84.
29. *El Comercio*, edición de la mañana, 26 de setiembre de 1877.
30. *El Comercio*, edición de la mañana, 26 de setiembre de 1877.
31. *El Comercio*, edición de la mañana, 25 de abril de 1877.

NOTAS AL CAPITULO

32. GARCIA CALDERON, Francisco... Ob. cit., p. 1052.
33. ACEHM. Prefecturas 1877-3.
34. AMNP. Constitución, columna, Comandancia General de Marina, 1879-80, doc. 1, foja, 2.
35. *Ibídem*, doc. 3 foja 4.
36. GARCIA CALDERON... Ob. cit., p. 157.
37. *Ibídem*.
38. ROMERO, Fernando... Ob. cit., p. 154.
39. *Memoria del Ramo de Marina*, Ob. cit., anexo Nº. 14.
40. *El Comercio*, edición de la tarde, 26 de octubre de 1878.
41. *El Comercio*, edición de la mañana, 14 de noviembre de 1878.
42. *El Comercio*, edición de la mañana, 30 de octubre de 1878.
43. *El Comercio*, edición de la mañana, 30 de octubre de 1878.
44. *El Comercio*, edición de la mañana, 30 de octubre de 1878.
45. *El Comercio*, edición de la tarde, 26 de octubre de 1878.
46. *El Comercio*, edición de la mañana, 14 de noviembre de 1878.
47. *El Comercio*, edición de la mañana, 17 de marzo de 1877.
49. *El Peruano*, edición del 22 de marzo de 1878.
50. *El Peruano*, edición del 22 de marzo de 1878.
51. *El Peruano*, edición del 22 de marzo de 1878.
52. *El Peruano*, edición del 22 de marzo de 1878.
53. *El Comercio*, edición de la mañana, 26 de octubre de 1878.
54. *El Comercio*, edición de la mañana, 26 de octubre de 1878.

Capítulo III
LAS ESCUELAS DE FORMACION NAVAL

A. LAS ESCUELAS NAVAL Y PREPARATORIA

Como ya se ha visto en el volumen anterior de la *Historia Marítima del Perú*, la Escuela Naval y Preparatoria venía funcionando a bordo de los pontones *Marañón* y *Meteoro*, al ancla en el Callao. El 20 de enero de 1878 el director de las mismas, capitán de navío Camilo Carrillo, elevaba al ministro de Guerra y Marina, contralmirante Antonio de la Haza, la *Memoria* sobre la marcha académica de dichos establecimientos en el año de 1877. El documento es sumamente interesante para conocer la situación de las escuelas, sus logros y carencias, en un momento sumamente difícil para el país, debido a la tantas veces mencionada crisis fiscal. No debemos olvidar tampoco que, desde su fundación, ambas escuelas habían sido puestas bajo la dirección de Carrillo, un oficial de marina cuya formación científica y capacidad intelectual estaban fuera de la menor duda o cuestionamiento.

"Tres son desde luego los puntos importantes sobre los cuales me permito reclamar la atención de US. —escribe Carrillo— porque tres han sido también los fines principales que he perseguido sin cesar con una tenacidad incontrastable: el sistema de economía que se ha implantado en las escuelas, la extensión considerable que se ha dado a la enseñanza y el régimen de la disciplina que me empeño en consolidar, porque siendo ella el alma de todos los planteles de instrucción, lo es más particularmente de los institutos militares"[1].

Camilo Carrillo, en todo momento, procuró conseguir recursos propios que le permitieran, en lo posible, emanciparse paulatinamente de la exhausta Caja Fiscal. Para ello se abocó también a poner en marcha una política de total austeridad que al cabo de seis años le produjo un capital de S/. 111,239.74, suma esta que permitía asegurar la continuidad de las labores en ambas escuelas, aunque con grandes sacrificios, en circunstancias que muchas otras entidades públicas se encontraban colapsadas por falta de fondos o, inclusive, habían tenido que cerrar sus puertas.

El director de las Escuelas Naval y Preparatoria, pese a sus esfuerzos, no podía escapar a la situación que por entonces se vivía en el Perú. "Usted sabe bien señor Ministro —apuntaba en su *Memoria*— que la crisis económica por la que atraviesa el país, y que lo ha invadido todo como una inmensa marea, ha hecho subir los precios de los artículos indispensables para la vida y muy particularmente los de necesidad más imperiosa"[2]. Las escuelas, donde se ofrecían grandes comodidades y estudiaban los jóvenes de las familias más distinguidas y adineradas del país, cobraban, sin embargo, una pensión mensual de sólo S/. 10.00 ó S/. 20.00, aunque justo es reconocer que muchos, voluntariamente, pagaban hasta S/. 40.00.

El comandante Carrillo sabía que en los colegios de Lima las pensiones se habían aumentado considerablemente sin que ofrecieran las ventajas de vestuario, calzado y libros que sí proporcionaban gratuitamente las Escuelas Naval y Preparatoria. Por esta razón solicitaba al ministro que autorizara un aumento de S/. 10.00 "a las pensiones de los jóvenes que quieran ingresar este año (1878) a las Escuelas". El pedido concluía con estas palabras: "La medida que propongo, pues, señor Ministro, nada tiene de injusta, ni peligrosa, ni de exagerada, y por ella pueden salvarse las grandes dificultades con que estos planteles luchan desde que se inició la crisis económica"[3].

Para evitar que la Escuela Preparatoria, donde se dictaban las asignaturas correspondientes a la secundaria, más otras de carácter especializado, fuera utilizada por quienes posteriormente no ingresarían en la Escuela Naval, se dictó un decreto, el 22 de enero de 1878, que originó una encendida polémica periodística. Decía el documento mencionado:

"Lima, enero 22 de 1878

Habiendo sido creada la Escuela Preparatoria con el exclusivo objeto de dar la instrucción que su nombre indica a los jóvenes

que se dedican al servicio del Estado en las carreras de Marina, Ingeniatura o Artillería, estando obligado todo alumno que a ella ingresa a servir al Estado durante un tiempo relativamente corto, en una de las tres carreras indicadas, como pequeña compensación de los gastos que cada uno de ellos origina en la instrucción gratuita que reciben; y teniendo en consideración: 1º Que al proporcionar el Estado tal instrucción a los que se dedican a esas carreras, lo hace con el fin de obtener servidores cuyos conocimientos se utilicen en beneficio del Estado y de ellos mismos, estimulando a la vez el espíritu nacional en el aprendizaje de los diversos ramos de las ciencias que la componen; 2º Que desembolsando continuamente el Estado fuertes sumas para abrir a la juventud estudiosa tan honroso porvenir, sería injustificable el desembolso si los jóvenes educandos no llenasen el compromiso que contraen, ya sea separándose de la Escuela sin terminar su educación o no sirviendo al Estado después de terminarla, poniendo con tal procedimiento en grave riesgo la existencia de la Escuela; 3º Que bajo tales consideraciones el artículo 112 del Reglamento Orgánico de dicho establecimiento no expresa claramente, hasta dónde deben extenderse las obligaciones de los alumnos que se separan de la escuela, dando lugar con la vaguedad de su contenido (voluntariamente) a interpretaciones que a ella se oponen; Se resuelve: Modifíquese el artículo 112 del Reglamento de la Escuela Preparatoria, en el sentido de que todo alumno que se separe de dicha Escuela, antes de terminar su educación, cualquiera que sea la causa que determine su separación, incluso la de muerte, es responsable por las cantidades que ésta haya invertido en su educación en la forma que determine el artículo 113 y por consiguiente estará obligado a reembolsar tanto estas cantidades, como la que particularmente adeude a la Escuela en cuenta corriente con ella, haciéndose efectiva dicha responsabilidad en la forma que lo determina el inciso 2º del artículo 6º del citado Reglamento. Publíquese. Rúbrica de S.E. *HAZA*"[4].

El que fuera obligatorio reembolsar lo invertido por el Estado en la formación de un alumno, inclusive en el caso que éste hubiera fallecido, era, evidentemente, una exageración e incluso una injusticia. Así lo entendió la prensa limeña y el Gobierno recibió por ello numerosas críticas, de las cuales es un ejemplo la siguiente nota publicada en el diario civilista *El Nacional*:

"Una medida injusta e inhumana"

"El Decreto de fecha 22 de presente relativo a la inversión de fondos que el Estado destina a la Marina, consigna una prescrip-

ción, cuya índole pugna abiertamente con la justicia y el sentimiento humanitario.

Sin desconocer que la economía tal cual debe entenderse, es un requisito indispensable en la marcha de la administración pública, no podemos menos que rechazar la cláusula del Decreto que nos ocupa, en virtud de la cual se exige a los padres de los alumnos que mueren durante el aprendizaje, el reembolso de las sumas que en él hubiesen invertido.

A tenor de la Resolución de fecha 22 del mes que rige, parece que el Estado se constituye en prestante de una suma indeterminada, cuya devolución se exige: a los marinos sobrevivientes en servicio y a los padres de los jóvenes que fallezcan sin haber concluído su carrera, en dinero.

Para lo primero, tiene perfecto derecho el Estado; para lo segundo no lo tiene, no lo tendrá jamás; porque son nulos los contratos que se celebren, en oposición a la moral y a las buenas costumbres, y el que nos ocupa lo sería en efecto; aun cuando fuese voluntariamente aceptado.

La persona a quien se brinda un porvenir, a quien se ofrece una carrera honrosa y a veces lucrativa, está estrictamente obligada a remunerar, en cualquier forma y en cuanto le sea posible, los servicios que se le hubiesen prestado.

El marino que debe a la nación la carrera que desempeña, que percibe los frutos de ésta, al amparo de la protección que el Estado le brindara, debe retribuir los favores recibidos, ofreciendo a su patria el concurso de sus fuerzas y el contingente de sus conocimientos, cualquiera que ellos sean.

Pero hacer gravitar esta responsabilidad, sobre personas que ningún beneficio directo recibieron, imponer a un padre, cuyos ojos lloran todavía la muerte de un hijo, la dura e inhumana condición de restituir la pequeña suma que se invirtió en el aprendizaje de aquél, es algo que no nos atrevemos a calificar, de temor de incurrir en exceso de severidad.

La obligación que se pretende imponer a los padres de los jóvenes que se dedican a la Marina, no puede hacerse efectiva, sin inferir hondo agravio a la ley positiva y a la justicia absoluta, donde ella se inspira o debe inspirarse por lo menos.

El padre de familia, en el presente caso, no tiene otro deber para el Estado, que aquél que impone los sentimientos de gratitud; él nada ha percibido del fisco, ninguna obligación ha contraído para con el Gobierno; por manera que si es un axiona jurídico,

que no hay responsabilidad de quien ninguna obligación ha contraído, fuera de duda está, que es ilegal y opuesta a los principios de justicia, la disposición que viene ocupándonos"[5].

No hemos podido verificar si el cuestionado decreto resultó, finalmente, derogado. Pero sí sabemos que en 1878 el ingreso de alumnos a la Escuela Preparatoria disminuyó notablemente.

Pocos meses antes, precisamente el 18 de mayo de 1877, se emitió otra disposición encaminada a impedir que los fondos económicos de las citadas escuelas siguieran disminuyendo peligrosamente. Su texto era el siguiente: "Siendo indispensable que las Escuelas Naval y Preparatoria reciban las pensiones de sus alumnos con la puntualidad que exige el Reglamento, pues esos fondos están destinados al sostén de esos establecimientos en cuanto a la alimentación de sus alumnos y a la provisión de ropa, y demás artículos de su uso personal, y habiéndose concedido a algunos pensionistas del Estado la gracia de hacer estos pagos con los créditos que con él tienen pendientes, los que por circunstancias especiales no se satisfacen con regularidad debida, se ha producido una baja temporal en las entradas de dichas Escuelas así como una desigualdad en las condiciones de sus alumnos a los cuales se asiste por ellas sin distinción alguna; teniendo además en consideración que los expresados pensionistas gozan las ventajas que el Reglamento les concede disminuyendo para ellos el valor de la pensión en la mitad de la que pagan los demás alumnos; Se resuelve: Que en adelante los pagos por pensiones de los alumnos de las dichas Escuelas se hará por sus padres o apoderados directamente a la Caja de ellas y con la puntualidad debida, prohibiéndose ocurrir para satisfacerlas a los créditos que tengan pendientes con el Estado. Regístrese y comuníquese, S.E. *BUENDIA*"[6].

Vemos, pues, que los años que corresponden al presente trabajo, en lo que atañe a la economía de las Escuelas Preparatoria y Naval, están signados por una lucha constante, muchas veces estéril, contra la crisis fiscal cada vez más acentuada. Ya hemos dicho en otra oportunidad como esta crisis distorsionaba, frustaba o hacía inútiles los esfuerzos de quienes, pese a tantos y tan graves obstáculos, buscaban que las instituciones públicas siguieran prestando servicios al país.

Regresemos ahora a la citada *Memoria* del comandante Camilo Carrillo. El diligente director de las escuelas sentíase muy complacido con el plantel de profesores que había logrado reu-

nir y con los programas de las diversas asignaturas que, según su criterio, podían competir "no sin ventaja con los de los mejores colegios europeos". Singular importancia le asignaba Carrillo a la formación y constante incremento de una biblioteca especializada. "Es allí donde puede hacerse el estudio comparativo de las doctrinas y de las escuelas —remarcaba— es allí donde se puede aprovechar del auxilio combinado de las inteligencias más notables, es allí por último donde, como dice un publicista, el hombre laborioso puede repasar siglos enteros de esfuerzo y de conquistas intelectuales, en el corto tiempo en que el minutero de un reloj describe sus círculos sobre la superficie de la esfera"[7].

Claro está que en el rubro académico no podían dejar de señalarse numerosas carencias, sobre todo de instrumental científico, para que la instrucción dejara de ser sólo teórica. Hacía falta, sobre todo, un "telescopio de fuerzas" con el cual pudieran ser observados los fenómenos celestes. Por no disponer de este aparato —lamentaba Carrillo— sus alumnos no podrían presenciar y estudiar el inminente paso del planeta Mercurio por el disco del Sol.

El tercer aspecto sobre el cual había volcado todo sus afanes el director de las escuelas era la disciplina. Por diversos testimonios podemos colegir que ésta, pese a sus desvelos, no alcanzaba cotas que pudieran calificarse como óptimas o, al menos, como buenas. Carrillo tenía ideas muy claras al respecto. "Todas las escuelas en general, y las que dirijo especialmente —informaba al ministro— deben ser, no tan sólo localidades en que se instruya a los jóvenes, sino también, y muy principalmente, lugares en que se les eduque. Sino se atiende a formar hábitos de moralidad en los individuos al mismo tiempo que a desarrollarlos dentro de las esferas convenientes, difícilmente se formarán ciudadanos provechosos para la República y mucho menos todavía militares laboriosos y subordinados. Por esta razón, señor Ministro, he procurado establecer tenazmente en los alumnos el respeto por las autoridades y la sumisa obediencia a las prescripciones del Reglamento"[8].

Era evidente que los alumnos desembarcaban y permanecían en tierra con excesiva frecuencia, sin que para ello tuvieran justificativos válidos. La cosa llegó a tanto que hasta los diarios limeños se ocuparon del asunto. "Con el objeto que no degeneren las Escuelas Naval y Militar, instituciones importantes —decía *El Nacional*— nos permitimos hacer algunas indicaciones al señor Mi-

nistro del cual aquellas dependen. Debe impedirse que los alumnos abandonen su uniforme cuando salen de su Escuela: 1º Porque así está ordenado; 2º Para evitar que los niños puedan entrar a sitios vedados donde se bebe y se toma. Debe ponerse límite a la facilidad con que los alumnos abandonan su plantel (con permiso) y vuelven cuando se les antoja con una papeleta de sus padres o apoderados; pues aunque esos y éstos acceden a los caprichos de sus hijos y pupilos, no dejan de comprender lo pernicioso que es para su educación esos continuos e injustificables asuetos de que disfrutan"[9].

Para que estas licencias —generalmente injustificadas— o súbito retiro de los alumnos, no perjudicaran el siempre vacilante presupuesto de la Escuela Preparatoria, se expidió un decreto el 27 de marzo de 1877, mediante el cual se ordenaba "que siempre que algún alumno solicite licencia temporal, ya sea para atender al restablecimiento de su salud o para asuntos particulares, se forme por el cajero de la escuela, una liquidación de los gastos que el citado alumno haya ocasionado en su educación... cuya suma será entregada en calidad de depósito en la Caja Fiscal del Callao por quien corresponda, hasta tanto que el alumno cumplida la licencia que se le hubiese otorgado se presente a continuar sus estudios en el establecimiento"[10]. Esta disposición hizo que las licencias, "enfermedades" y descansos voluntarios de los alumnos en sus casas se redujeran notablemente.

Hemos visto un documento donde el director de las Escuelas Preparatoria y Naval, comandante José M. Marquina —el comandante Carrillo cumplía en ese momento funciones como senador de la República— daba cuenta al ministro de Guerra y Marina, el 13 de setiembre de 1878, que en la Escuela Preparatoria había 130 alumnos presentes. Ausentes sin permiso: Octavio Ayulo y Juan de Buendía "y los que fueron notificados el 28 de mayo y 12 de junio del presente año, que son Víctor Pezet, Alberto Delgado, Carlos Conroy, Diego Granger, Vicente Silva y Clemente R. Silva". Enfermos en tierra estaban Pedro Black, Nicanor Leguía, Alejandro de la Torre Bueno, Antenor Araoz, Oliverio Sáenz, Carlos Altuna, Lino Velarde y Hernán Velarde. Con licencia: Ernesto Velarde, Eleazar Revoredo, Felipe Revoredo, Carlos Flores Guerra, Gustavo Flores Guerra, Ernesto Mirenghi y Armando Flores Guerra"[11]. Este testimonio confirma un aserto de Fernando Romero y que nosotros ya mencionamos en anteriores páginas: las Escuelas Preparatoria y Naval acogían a los jóvenes pertenecien-

MEMORIA

DEL

RAMO DE MARINA

QUE PRESENTA

A LA LEGISLATURA DE 1878

EL MINISTRO DE GUERRA Y MARINA.



LIMA
IMPRENTA DEL ESTADO
CALLE DE LA RIFA NUM. 58
—
1878

tes a los círculos económico-sociales más importantes de Lima y de las principales ciudades del país. El pertenecer a dicho estrato, en algunos casos, permitía mover influencias o apoyar privilegios reñidos con el reglamento que terminaban por relajar, en una u otra forma, la disciplina que con tanta vehemencia buscaba afianzar el comandante Camilo Carrillo.

Dentro de las actividades académicas de las Escuelas Naval y Preparatoria los exámenes finales constituían el momento más esperado e importante, revestidos de la mayor solemnidad. En 1877 fue nombrado presidente del jurado examinador el contralmirante don Antonio de la Haza. Las pruebas debían comenzar el día 24 de enero del año mencionado a la una de la tarde. Con este motivo el ministro de Guerra y Marina impartió las órdenes necesarias para que los miembros del jurado tuvieran a su disposición "un coche en el ferrocarril (convoy) transandino que sale para el Callao a las 12 horas, así como las embarcaciones necesarias para trasladarlos a los buques *Meteoro* y *Marañón*, donde funcionaban dichas escuelas"[12].

Al año siguiente, vale decir en 1878, el jurado fue presidido por el capitán de navío Miguel Grau. Junto al futuro héroe de Angamos estaban, en calidad de vocales, destacadas personalidades de la oficialidad naval y también del mundo de las ciencias y las letras de la capital. Eran ellos el capitán de navío Guillermo More, capitán de navío Nicolás Portal, capitán de navío graduado Hipólito Cáceres, capitán de fragata Manuel M. Villavisencio, capitán de corbeta Francisco M. Frías, don Sebastián Lorente, don José Granda, don Agustín de La Rosa Toro, don Melchor García, don Miguel Colunga, don Teodoro Elmore, don Adolfo Villagarcía, don Pablo Pradier Foderé, don Arturo Wertherman, don Martín Dulanto, don Eulogio Delgado, don Leopoldo Contzen, don José María Romero, don Raymundo Morales, don Joaquín Copello, don Bartolomé Trujillo, don Aurelio León, don Federico Manrique y don Eduardo Habich[13].

De gran interés, no sólo por el texto sino por estar suscrito por el capitán de navío Miguel Grau, es el informe que éste elevó al ministro de Guerra y Marina comunicándole la forma en que se habían desarrollado las actividades que ponían fin al año lectivo de 1877 en las ya mencionadas escuelas. Leamos el documento:

"Callao, febrero 4 de 1878

Señor contralmirante Ministro de Estado en el Despacho de Guerra y Marina.

Terminados los examenes públicos de los estudios cursados en las Escuelas Preparatoria y Naval, y habiendo dado cumplimiento el Jurado que he tenido el honor de presidir, a la disposición expedida con tal objeto por S.E. el Presidente de la República, me es satisfactorio dar cuenta a US. del resultado obtenido.

Conforme al programa de dichos establecimientos comenzaron las actuaciones el día 27 del pasado y continuaron del 30 al 2 del presente, en cuyo tiempo mediante la asiduidad de los señores que formaron el Jurado, quedaron examinadas y aprobadas las clases que fueron presentadas.

Muy grato me es manifestar a US. el aprovechamiento que han alcanzado todos los alumnos en los diversos ramos que han cursado, con lo cual han correspondido debidamente a los deseos y fines del Supremo Gobierno y a la contracción y esfuerzos de sus directores y profesores. El honorable Jurado, haciendo merecida justicia, ha clasificado casí en general a los alumnos examinados con un grado bastante alto y no ha escaseado merecidamente el título de sobresaliente.

Por este resultado que manifiesto sucintamente, así como por el aprovechamiento que S.E. el Presidente y US. han presenciado el día que quedaron terminadas las actuaciones y que se hizo la merecida distribución de premios, puede apreciarse el mérito que han contraído, profesores y alumnos, para con el Supremo Gobierno que, en la próspera marcha de estos establecimientos, ve muy particularmente el adelantamiento intelectual de la Marina de la República.

Los exámenes fueron suspendidos en los días 28 y 29 a causa de la braveza del mar que se experimentó; esta circunstancia, es probablemente la que motivó la falta de algunos alumnos que debían ser examinados, los que, por consiguiente, no han sido clasificados, dejando a US. resolver lo que a su juicio sea más conveniente.

Sírvase US. manifestar a S.E. el Presidente, a nombre del Jurado, su completa satisfacción, así como felicitar a los señores directores, profesores y alumnos, por el brillante resultado de los estudios hechos durante el año escolar que ha terminado.

Dios guarde a US.

MIGUEL GRAU"[14].

Resulta muy curioso —por decir lo menos— que el diario oficial *El Peruano*, a propósito de estos exámenes y refiriéndose expresa-

mente al informe de Miguel Grau al ministro del Ramo donde le indicaba claramente que algunos alumnos no habían rendido las pruebas "a causa de la braveza del mar" que se experimentó durante el desarrollo de las mismas, publicara una nota donde al mismo tiempo que se hacían grandes elogios al ministro de Guerra y Marina, menudeaban también las críticas respecto a la forma en que se habían dirigido ambos establecimientos. Veamos lo que decía el anónimo cronista:

"Han terminado los exámenes públicos de las Escuelas Preparatoria y Naval, como lo manifiesta la nota elevada al señor Ministro de Guerra y Marina, por el señor Grau, Presidente del Jurado que ha presidido los exámenes de esos establecimientos de educación.

Hemos notado con sorpresa que una parte de los alumnos de las Escuelas Preparatoria y Naval, no se han sometido a la actuación de examen, lo que impide apreciar el éxito de la enseñanza, durante el año escolar que ha terminado, pues el mismo señor Grau no expresa con exactitud y fijeza la verdadera causa que haya motivado tal exclusión de una parte de los alumnos, del examen que estaban en la obligación de rendir.

La Escuela Naval, es de una alta importancia, puesto que en ella se educan los jóvenes que más tarde han de dar brillo y honra a la Marina del Perú, por su ilustración profesional y por su pericia en el manejo de las naves.

Por esto es indispensable que esa institución dé amplia y cumplida satisfacción a las necesidades que motivaron su establecimiento, pues de otra suerte, se grava infructuosamente el tesoro nacional, sosteniendo una escuela que no presta reales y positivos servicios a la Marina.

Con el propósito de que las Escuelas Naval y Preparatoria, realicen los importantes fines de su institución, el señor Ministro de Marina, estudia actualmente un proyecto de reforma para organizar convenientemente esos establecimientos de instrucción.

En esa forma, se consultan las exigencias que se deben satisfacer en la Escuela Naval en cuanto la extensión de la enseñanza, y el carácter profesional que deben tener los conocimientos que se administren a los jóvenes que se dedican a la Marina.

Es enorme la suma que importa al Estado, el sostenimiento de las Escuelas Naval y Preparatoria.

Sólo mediante la decisión e interés del señor Ministro de Marina, para atender solícitamente a los gastos que demandan esas

escuelas, haciendo verdaderos sacrificios, es que han podido funcionar con regularidad, durante el último año, pues, atendiendo a los informes que tenemos y a los avisos publicados de orden del Director de la Escuela Naval, los alumnos no cumplen estrictamente con la obligación de abonar a la Caja de la escuela sus respectivas pensiones.

Esta es incuestionablemente la causa de que se adeude a los profesores una suma crecida como lo afirma *El Nacional* y también el no haberse dado fiel y estricto cumplimiento al decreto de 19 de agosto de 1866, sobre el modo y forma en que debían abonarse los sueldos de los servidores de la nación.

Por lo demás, S.E. el general Prado y el señor Ministro de Marina, asistieron a los exámenes de la Escuela Naval, solemnizando de este modo las actuaciones escolares que se verificaban en esos establecimientos de educación; y ellos, personalmente, han podido apreciar el grado de aprovechamiento de los alumnos y estimar en su justo valor el éxito de los exámenes"[15].

Es posible que el propio Presidente Mariano Ignacio Prado o el ministro de Guerra y Marina, contralmirante Antonio de la Haza, ordenaran que de inmediato se rectificara el artículo que acabamos de leer, el cual pretendía criticar sibilinamente al comandante Grau y al director de las escuelas, comandante Carrillo. Lo cierto fue que al día siguiente, en forma destacada, publicó también *El Peruano*:

"Debemos rectificar algunas falsas aseveraciones de un colega, al ocuparse de los exámenes de la Escuela Naval.

El Presidente de la República, se ocupó particularmente de las actuaciones, informándose con los señores Carrillo y Grau sobre los resultados de los días precedentes: el interés del primero de dichos jefes y sus esfuerzos en favor de la escuela, merecieron de su parte los más halagüeños elogios.

Presenció además el señor general Prado los exámenes de la clase de Astronomía, y como recibiese informes muy satisfactorios sobre los examinados, mandó especialmente se les diera una medalla de oro a cada uno, pues las otras dos que acuerda el Reglamento, se adjudicaron a otros jóvenes por el cuerpo de profesores.

Con S.E. el Presidente de la República, asistieron los señores Ministros de Marina y de Relaciones Exteriores.

No dudamos que ganarán nuestros jóvenes marinos, en conducta y aprovechamiento, en vista del estímulo acordado por el Primer Magistrado de la Nación"[16].

Las aguas, pues, volvían a su nivel, se hacía justicia a los cuidados y al infatigable trabajo de Camilo Carrillo y quien pretendió hacerle daño, también a Grau, tuvo que aceptar que sus conceptos —vertidos en el mismo diario— fueran calificados como "falsas aseveraciones". Diremos finalmente que la "braveza del mar" que se ha mencionado, motivó un informe especial del comandante Grau al ministro de Guerra y Marina. En él se aprecian la minuciosidad, los conocimientos y las rápidas y acertadas decisiones de quien, con toda justicia, estaba reputado como el jefe más experimentado de la Escuadra. Creemos que no sólo los oficiales de Marina de nuestros días, sino también todos los lectores de la *Historia Marítima del Perú*, sabrán apreciar el valor de este importante documento.

"Callao, enero 30 de 1878.

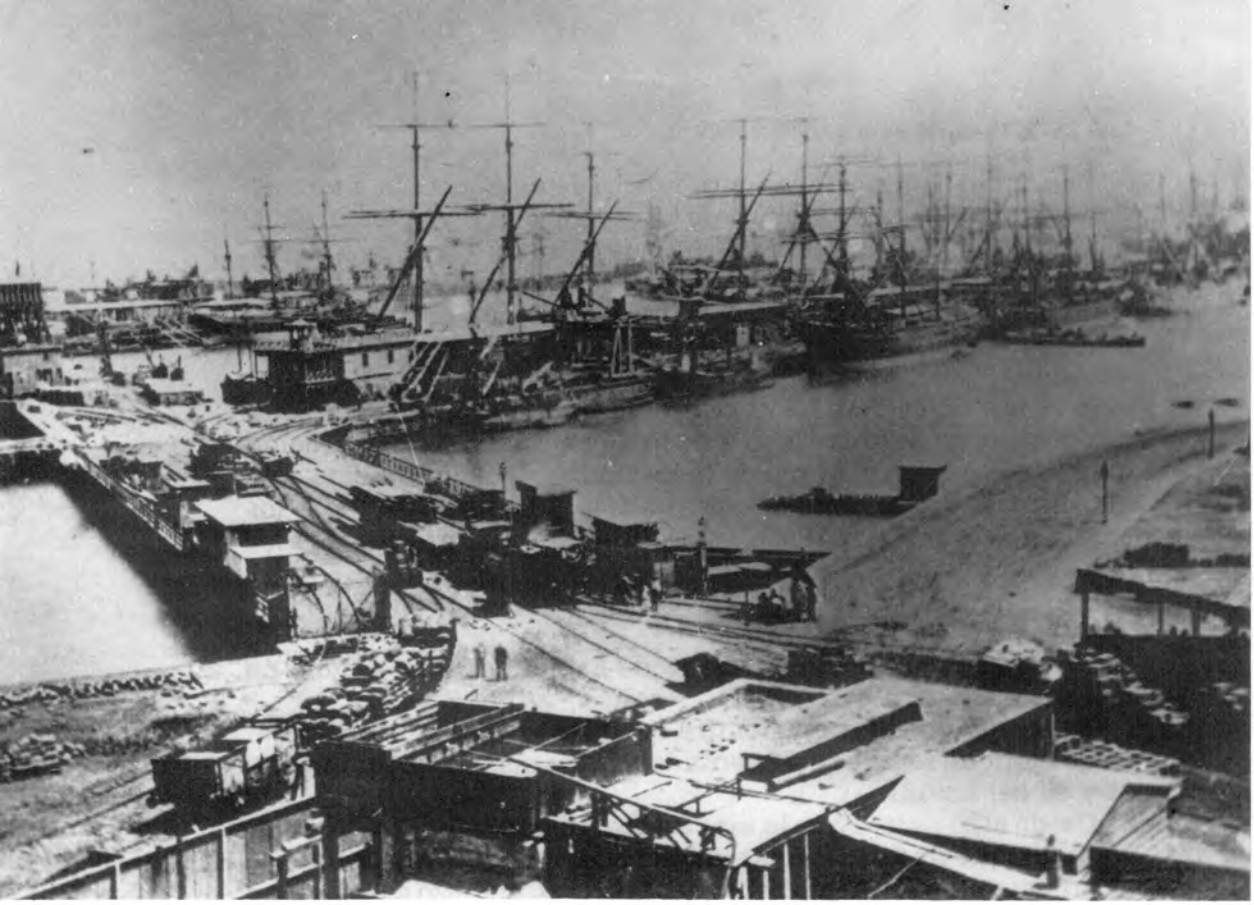
Señor contralmirante Ministro de Estado en el Despacho de Guerra y Marina.

Tengo el honor de dar cuenta a US. de la extraordinaria braveza de mar que se ha experimentado en este puerto, en los días 27, 28 y 29 del actual.

Desde el 23 notóse que la mar estaba un poco agitada, sin ofrecer nada que pudiese llamar la atención, mas el 26 seguramente a consecuencia del último cuarto de la luna, empezó a aumentar la marejada del O 1/4 S.O. del compás, pero sin que esto sirviese de obstáculo para el tráfico de la Dársena y muelles; permaneciendo en este estado hasta las 2 h. del día 27 que principió a agitarse considerablemente, después de las 3 h. 30 m.p.m. las olas eran bastante elevadas y al romper en los muros de la Dársena, muelles y ribera se elevaban a una altura de 12 a 15 pies.

Encontrándome en estos momentos a bordo del *Marañón* tuve que suspender después de las 4 h. los exámenes, dirigiéndome a tierra tanto por haber tenido aviso que el arsenal se estaba inundando, como por impartir las órdenes requeridas para la seguridad de los buques y principalmente para aquellos que por las reparaciones que se ejecutan en sus máquinas no pueden hacer uso de ellas; concreteme, pues, enseguida a ordenar que el *Mayro* y la lancha *Urcos* conservasen las hornillas encendidas a fin de que, en un caso apremiante, prestasen auxilio al buque que lo necesitase en la noche.

A mi llegada al arsenal encontré que la mar había entrado por la puerta que está situada junto al torreón, inundadas las piezas



Vista panóramica del muelle
y Dársena del Callao durante los años previos
a la guerra con Chile.

de la oficina, el pasadizo y patio del departamento que sirve de habitación al comandante general y al almacén Nº 1, poco después de haberse logrado desalojar el agua de estos lugares y de haberse tomado algunas precauciones para evitar otra invasión, se desbordó nuevamente con más fuerza causando mayores daños.

Lo que en esta circunstancia me preocupaba era el monitor *Huáscar* que por su inmediación a la playa y por la elevación de los mares, lo hacían sufrir balances considerables, no siendo posible remolcarlo para situarlo en un fondeadero más seguro; por ser demasiado tarde y por consiguiente la faena para esta nave como para el remolcador, felizmente debido tan sólo a la confianza que se tenía en sus buenas amarras, pudo dejarse durante la noche.

En la tarde de ese día, recorrí con el señor Prefecto de la provincia, todas las baterías y a mi juicio, a pesar que los daños que en éstas estaba ocasionando la mar, no amenazaba peligro de que fuesen desmontadas las piezas de grueso calibre, como se lo participé a US. por telegrama.

La mar continuó en la tarde y noche del 27 con fuerza, azotando la ribera de norte a sur, sufriendo daños de consideración, principalmente los muros de la Dársena y los muelles particulares, estos están destruídos casi en su totalidad.

No presentando, pues, aspecto de amainar y más bien por el contrario, manifestaba en las primeras horas del 28 causar mayores estragos, principiando a esta hora la marejada a llamarse al O.N.O. del compás, y como notase que la braveza podía continuar, era necesario sacar a todo trance al *Huáscar* de su fondeadero, para lo cual me constituí a su bordo a las 11 h. 30 a.m. Una vez en éste, eché señales al *Mayro* se alistase para remolcar al monitor, llamé a bordo a su comandante para indicarle el modo que debía ejecutar la faena; tan luego que estuvo en movimiento y colocado ese buque por la popa del *Huáscar*, observé que por lo lento en sus maniobras como por su poco andar, no era aparente para el objeto que me proponía; solicité enseguida de la Compañía Inglesa de Vapores un remolcador, el cual se me proporcionó, dando el remolque con un calabrote de 11 pulgadas que tenía el monitor que, en apariencia, parecía en buen estado; falló éste en dos ocasiones, habiendo sido necesario fondear otras tantas, hasta que de la *Independencia* me mandaron el que pedí, con el que logré a las 5 h. 30 m.p.m. cambiar de fondeadero, en el cual continúa hasta nueva disposición.

La mar no amainó en la noche del 28, siempre agitada hasta el día de ayer, que principió a disminuir en gran parte su fuerza.

En los buques de la armada, no ha ocurrido novedad ninguna y en los mercantes, según el parte del capitán del puerto, tan sólo se ha ido a pique el pontón *Arequipa*, y la goleta nacional *Mercedes Storace* al desembarcarse el 27 del muelle Dársena sufrió averías de poca consideración, que en la bahía no ha habido desgracia personal que lamentar y que por datos que le han sido suministrados en la playa, se han ahogado dos o tres personas que la curiosidad los llevó al lugar del peligro, recogiéndose el cadáver de uno de ellos.

En cuanto a las embarcaciones de este arsenal no obstante la actividad con que se procedió a sacarlas de su fondeadero a un lugar más seguro, se perdió un bote y una lancha, habiéndose hecho esfuerzos por salvarlas, pues se llenaron de agua desapareciendo enseguida.

Antes de terminar, señor contralmirante Ministro, participaré a US. que se le han dado las gracias al señor West, por el servicio tan oportuno que prestó uno de los remolcadores de la Compañía Inglesa de Vapores en sacar al *Huáscar* de su mal fondeadero, y a la vez haré presente a US. lo indispesable que es como lo hago notar en la *Memoria* que paso a ese Ministerio que este arsenal tenga remolcador aparente, pues, como US. sabe la *Urcos* no tiene la fuerza necesaria ni para remolcar una lancha.

Dios guarde a US.

MIGUEL GRAU"[17].

Miguel Grau, Comandante General de Marina, no se había apartado de su puesto ni un segundo durante la emergencia. Obsérvese también como el *Huáscar*, mal fondeado,recibe sus mayores cuidados, como él mismo dirige la maniobra para ponerlo a buen recaudo, pues nadie mejor que él conocía las posibilidades de ese buque a bordo del cual, dentro de muy poco tiempo, se encontraría con el infortunio y la gloria de Angamos.

*

Luego de este paréntesis volvamos al tema central de este capítulo: las Escuelas Preparatoria y Naval. En la ya citada *Memoria* del comandante Camilo Carrillo hay un acápite que nos parece muy significativo en la medida que da las dimensiones de las ne-

cesidades de personal con las que contaba nuestra Marina de Guerra en el período que venimos historiando. "La Escuela Naval que dirijo —dice Carrillo— puede ofrecer para dentro de dos años 18 o 20 jóvenes al Gobierno, completamente expeditos para ingresar a la Escuadra en calidad de guardiamarinas y llevarle un valioso contingente de moralidad y conocimientos"[18].

En julio de 1877 concluyeron sus estudios profesionales los alumnos Benjamín de la Haza, Héctor Harvey y David Flores, los cuales recibieron los títulos de guardiamarinas siendo inmediatamente adscritos a la corbeta *Unión*. Poco antes, en mayo del mismo año regresaron de Europa los guardiamarinas Federico Matos y Roberto Espinoza —formados en la Escuela Naval— quienes recibieron despacho de alfereces de fragata y pasaron a prestar servicios en la Escuadra.

Existía por entonces una norma mediante la cual los guardiamarinas tenían derecho a ser ascendidos a la clase de alfereces de fragata inmediatamente después de "un año de travesía" por cuenta del Estado. Esta travesía, en muchos casos, se efectuaba a bordo de buques de guerra principalmente ingleses y franceses que aceptaban a estos alumnos en lo que hoy podríamos llamar "cursos de perfeccionamiento". Pero en otras oportunidades la travesía era un simple viaje de estudios, en buques mercantes, a Europa o Estados Unidos, cuyos resultados académicos y prácticos quedaban librados al sentido de responsabilidad del guardiamarina o a la buena voluntad y deseo de cooperación de los comandantes de dichos buques.

La Superioridad Naval llegó a la conclusión que los guardiamarinas necesitaban —obligatoriamente— embarcarse en unidades de guerra, hacer prácticas en la mar, aprender a resolver los múltiples y no pocas veces urgentes problemas profesionales que se presentaban a cada momento. Anteriormente —como ya se ha visto en volúmenes anteriores— existía la barca *Nereyda*, que servía como una suerte de buque-escuela, donde los alumnos navales completaban su instrucción. Desgraciadamente hacia 1877 ya no se contaba con ese buque y no había la posibilidad de reemplazarlo debido a la falencia fiscal. Por esta razón el 31 de diciembre de 1877 se expidió un decreto firmado por el Presidente Prado y el contralmirante Antonio de la Haza mediante el cual se derogaba en todas sus partes un dispositivo de análoga jerarquía del 14 de setiembre de 1874 "que concede a los guardiamarinas, provenientes de la Escuela Naval, el derecho a la clase de alférez de fragata, después de un año de viaje de travesía"[19].

Para que se pueda tener una idea de las peripecias que sufrían los guardiamarinas peruanos en busca de instrucción práctica

trascribimos un informe de la época cuyo texto y las resoluciones que generó no precisan, a nuestro atender, mayores comentarios:

"A bordo de *Marañón*, al ancla, Callao, setiembre 14 de 1876

Benemérito señor general Ministro de Estado en el Despacho de Guerra y Marina.

Tengo el honor de participar a US. que los guardiamarinas don Fermín Diez Canseco, don Fortunato Salaverry y don Juan M. Ontaneda, que, con licencia del Supremo Gobierno han estado navegando en la Marina Mercante, se han presentado en esta Dirección, después de haber rendido el viaje redondo a Europa; cuyos diarios de navegación quedan depositados en la biblioteca de esta Escuela, como se previene en el Supremo Decreto de 14 de Setiembre de 1874.

Estos guardiamarinas terminaron sus estudios profesionales a principios de febrero de 1875, en que fueron puestos a disposición de ese Ministerio; poco después se les embarcó en la blindada *Independencia* y, tanto en este buque como en el vapor *Chalaco*, en que hicieron un viaje sondeando nuestra costa del sur, prestaron sus servicios hasta fines de ese año, en que obtuvieron licencia para hacer un viaje de instrucción en la Marina Mercante; en consecuencia, salieron del Callao del 1° de enero del presente año para bahía Independencia, en donde se embarcaron en el clipper norteamericano *Saint Paul*; de allí zarparon el 13 del mismo mes con destino a Amberes y, habiendo hecho el viaje por el Cabo de Hornos, fondearon en el punto de su destino el 13 de abril. Durante un mes permanecieron en Europa buscando, en los puertos de Francia e Inglaterra, un buque para regresarse por la otra vía y hacer así un viaje de circunvalación; y no habiéndolo conseguido se vieron precisados a embarcarse en la fragata inglesa *Lizzie Fennell*, en la cual zarparon de Amberes el 13 de mayo, regresando por la misma vía que llevaron; y después de 118 singladuras, han dado fondo en este puerto el 6 del presente.

Tanto a la ida como al regreso han hecho el viaje prestando servicios a bordo, pues, los capitanes de ambos buques, no obstante que estos jóvenes no pertenecían a sus dotaciones, les han prestado toda clase de facilidades para sus trabajos y les han permitido alternarse con los cuartos de guardias, instruyéndolos en la parte práctica de la profesión, trabajando con ellos, y aun aprovechando sus trabajos en la parte facultativa; por consi-

guiente, han cumplido con las instrucciones del Ministerio, trasmitidas, y con las particulares dadas por esta Dirección; lo que han acreditado por medio de los certificados de los capitanes, de los diarios de navegación y de los cuadernos que han presentado, los cuales contienen numerosos cálculos, no sólo de los ordinarios para el navegante, sino de los poco usados y que han trabajado por habérseles presentado la ocasión de poner en práctica los conocimientos que adquirieron en esta Escuela.

Todo lo cual pongo en conocimiento de US. en cumplimiento de mi deber y para los fines del citado decreto de 14 de setiembre de 1874, permitiéndome hacer presente a US. que en iguales condiciones que estos tres guardiamarinas se encuentran don Santiago E. Saldías, que hizo el viaje de ida junto con ellos y que regresó el 13 de julio último, lo que participé a US. en oficio de esa fecha, y los de igual clase don Heriberto Benítez y don Jorge Velarde, que salieron de bahía Independencia al mismo tiempo en la fragata nacional *Oracles* y con destino a Liverpool, y que todavía no han regresado. Dios guarde a US. *CAMILO N. CARRILLO*".

"Lima, setiembre 23 de 1876

Hallándose los guardiamarinas a quienes se refiere a este oficio dentro del término de la licencia que se les concedió para navegar en buques mercantes con el fin que adquieran la práctica marinera que complete los conocimientos teóricos que adquirieron de la Escuela Naval, no ha lugar por ahora el ascenso a la clase superior que se solicita por el jefe de dicho establecimiento, hasta que completen el año de navegación que se requiere para optar la promoción a la clase inmediata conforme a lo dispuesto en la Suprema Resolución de 14 de setiembre de 1874. Regístrese y comuníquese. *BUSTAMANTE*".

"Lima, enero 2 de 1877

Habiéndose cumplido el 1º del actual el año de licencia que para navegar en buques mercantes en viaje de travesía se concedió a los guardiamarinas don Fermín Diez Canseco, don Fortunato Salaverry, don Juan M. Ontaneda y don Santiago E. Saldías, expídaseles conforme a lo dispuesto en la Suprema Resolución de 12 de setiembre de 1872, los despachos respectivos de la clase inmediata superior de alférez de fragata. Regístrese y comuníquese. *BUSTAMANTE*"[20].

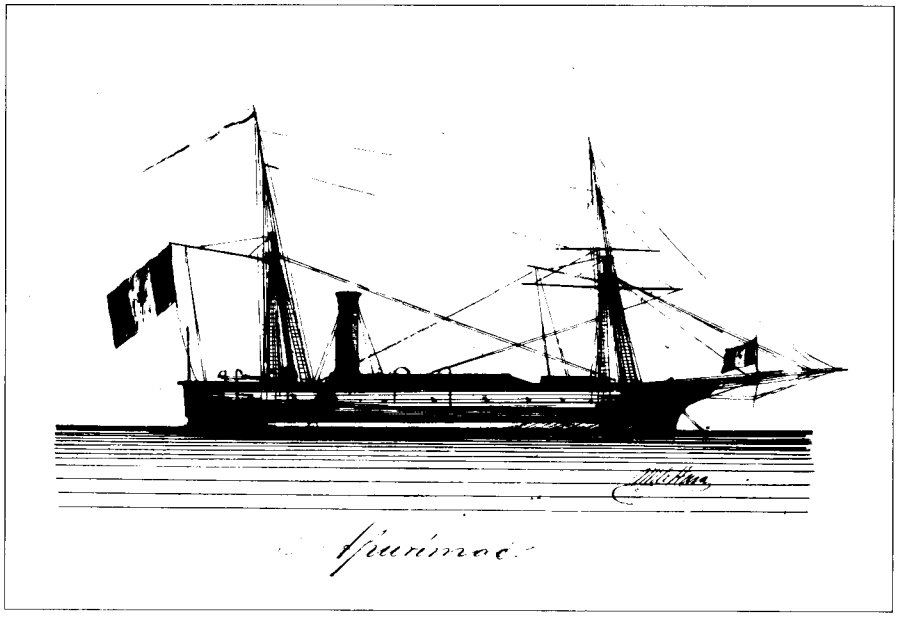
Lo cierto es que en los años previos a la guerra con Chile nuestra Marina de Guerra estaba anquilosada. No habían medios para adquirir nuevo material a flote, ampliar dependencias o instalaciones que hicieran necesario el incremento del personal naval. La posibilidad de tener para 1879 unos 20 guardiamarinas, según Camilo Carrillo, "satisface por completo y aun excede a las necesidades presentes de nuestra Armada"[21].

También hubo por entonces una campaña periodística que buscaba, no sin razón, el cierre de la Escuela Preparatoria. Al respecto, en uno de sus comentarios sobre este tema decía *El Nacional*: "Juzgamos que para ingresar a la Escuela Naval debe exigirse a los aspirantes el certificado de los cursos de instrucción media especificados en el programa de la Escuela Preparatoria, pero sin que sea necesario que el estudio se haga en dicha escuela, como sucede hoy, pues este es un gravamen inútil para el Fisco, desde que en cualquier colegio de instrucción media pueden los jóvenes pretendientes de marinos estudiar las mismas materias que se cursan en la Escuela Preparatoria, como son: Aritmética, Geometría Elemental, Trigonometría Esférica y Rectilínea, Zoología y Botánica, Algebra, Geometría Descriptiva y Dibujo, Aritmética, Análisis Mecánico, Física y Química, Historia Antigua, Media y Moderna, Inglés, Francés, Gramática Castellana y Composición, Filosofía, Geografía Universal y Religión"[22]. La nota concluía con esta información: "La enseñanza en la Escuela Naval abraza actualmente los siguientes Ramos: Astronomía, Artillería Naval, Práctica de los cálculos de navegación, Derecho Marítimo y Alemán"[23].

Como ya quedó dicho, se tuvo que tomar diversas medidas para evitar que la Escuela Preparatoria fuera utilizada por alumnos que no pensaban seguir la carrera naval y que tan sólo buscaban beneficiarse con sus magníficos profesores y con el prestigio de sus aulas. No cabe duda que el número de jóvenes que de la Preparatoria pasaban a la Escuela Naval fue cada vez menor, de tal manera que no era desacertado pensar en suprimir aquélla en circunstancias que la crisis fiscal se tornaba realmente pavorosa.

B. LA ESCUELA DE GRUMETES

Problema constante, desde el inicio de la República, que muchas veces tomó características realmente dramáticas, fue la ca-



El viejo *Apurímac*
donde se formaron muchos
marinos peruanos.

rencia de tripulaciones nacionales idóneas para los buques de la Escuadra. Ya en volúmenes anteriores han tratado este tema Fernando Romero y otros autores a propósito de la fundación de la Escuela de Grumetes.

En los años que nos toca historiar, pese al buen trabajo realizado en la mencionada escuela, las tripulaciones de nuestras unidades navales seguían siendo mediocres, colecticias y escasas. El comandante Camilo Carrillo, a principios de 1878, señala oficialmente la existencia de un "cierto malestar general" en los buques, que tenía como causa principal la calidad de sus marinerías. "Recibidas éstas por lo común bajo la presión de la necesidad y sin que se pueda atender ni a garantías ni a antecedentes —decía Carrillo— es preciso aceptar en muchos casos a gentes viciosas y advenedizas, sin conocimientos en la profesión, sin nociones de ninguna especie, sin costumbres de moralidad y sin hábitos de obediencia ni disciplina; gente a quienes con frecuencia es indispensable que se les inspire temor para conseguir de ellos el debido respeto y aún el cumplimiento de sus compromisos.

La Escuela de Grumetes —proseguía Carrillo— fundada por el Supremo Gobierno a bordo de la fragata *Apurímac* no tiene otro objeto seguramente que salvar las dificultades que menciono; pero ni el número de alumnos a quienes educa ese plantel, ni aún el de aquéllos a quienes puede aceptar en su seno, atendida la localidad, es suficiente para poner remedio a mal tan grave, y cuyos resultados quizás lleguen a ser desastrozos algún día. Necesario es, pues, que se dé mayor ensanche a la Escuela de Grumetes para que ese establecimiento realice mejor su objeto llevando a la Escuadra un personal que no tenga que luchar con elementos tan heterogéneos como dañosos en la paz, y tan deficientes como embarazosos en las grandes emergencias"[24].

El 4 de setiembre de 1877 el capitán de navío Miguel Grau, Comandante General de Marina, se dirigió al ministro de Guerra y Marina en los términos siguientes: "En el adjunto oficio del Director de la Escuela de Grumetes que tengo el honor de elevar al despacho de US., manifiesta la necesidad de que se adopte alguna medida con el fin de completar el número de alumnos que según Reglamento designa a ese establecimiento, pues al no ser así el contingente que anualmente tiene que dar a los buques de la Armada será tan reducido que no llenará los fines que el Supremo Gobierno se propuso al crear la Escuela que al principio del presente año tan sólo contaba con 215 alumnos, y que en el último semestre sólo ha tenido de aumento 40, y que a consecuencia de los acontecimientos del *Huáscar*[25] tuvo que dar de baja a 37, de éstos se trasbordaron 30 a la *Independencia*, de orden suprema, y 7 se desertaron de ese monitor. En la actualidad la Escuela a más de tener un número reducido de alumnos la mayor parte es de tierna edad, que han sido admitidos contra lo dispuesto en el Reglamento, acatando órdenes superiores y que ambas circunstancias contribuyen a que el contingente que presente para los buques al finalizar el presente año escolar será a lo más de 30 alumnos y que en el próximo año será menor sino se proporciona el número suficiente para llenar el que el Reglamento designa, y que los nuevos aprendices sean de edad competente para que cuanto antes puedan utilizarse sus servicios en la Armada. Dios guarde a US. *MIGUEL GRAU*"[26].

Al igual que en otras naciones —Inglaterra, concretamente— entre nosotros existía el concepto inicial equivocado mediante el cual se creía que las tripulaciones debían proceder de los estratos más bajos de la sociedad, inclusive personas marginadas de

ella: delincuentes, vagos, etc. Tan generalizada opinión la podemos comprobar con numerosos testimonios que hemos encontrado en el Archivo del Museo Naval y en el Archivo del Centro de Estudios Históricos-Militares. Citaremos algunos ejemplos. El 13 de febrero de 1878 el Prefecto de Lima oficiaba al ministro de Guerra y Marina en los siguientes términos: "Me es honroso dirigirme a US. para que se digne expedir la orden oportuna, a fin de que ingrese a la Marina el vago Atanasio Espinoza, que se encuentra detenido en los calabozos de la Intendencia"[27]. En otra oportunidad la Policía de Lima envió a la Escuela de Grumetes 16 menores en grave peligro moral. Todos fueron devueltos a la Sub-Prefectura "por no tener la edad suficiente, ni reunir las demás condiciones que exige el Reglamento de la escuela"[28].

En el caso citado en primer término la respuesta del ministro, contralmirante Antonio de la Haza, no pudo ser más acertada y correcta. "Por diversas disposiciones supremas se ha prohibido dar de alta en los buques de la Escuadra a los vagos y mal entretenidos que la Policía aprehende con observancia del Reglamento de la materia, en razón de que, instituída la Escuela de Grumetes desde 1872, con el exclusivo objeto de educar jóvenes aparentes para su servicio, es de este plantel de donde sale anualmente un número competente de dicho jóvenes con la moralidad e instrucción marinera y militar necesarias en él adquiridas para reemplazar las bajas que ocurren a bordo de los buques que componen la Escuadra de la República, y no sería conveniente, bajo ningún aspecto, que tales jóvenes se hallaran reunidos en los estrechos límites de un buque con aquellos vagos y mal entretenidos, exponiéndolos así a una prematura corrupción, que daría por consecuencia obtener un resultado contrario al objeto que el Supremo Gobierno se ha propuesto, al fundar esa institución. En esta virtud, pues, y contrayéndome al vago Atanasio Espinoza, actualmente detenido en los calabozos de la Intendencia y que VS. pide que sea incorporado en la Marina de Guerra, debo decir a VS. que no es posible impartir órdenes al respecto, y que más bien puede VS. ponerlo a disposición del Inspector General del Ejército para que sea dado de alta en alguno de los cuerpos que lo componen, como lo he dicho a VS. en contestación a su oficio sobre la materia, fecha de ayer. Dios guarde a VS. *ANTONIO A. DE LA HAZA*"[29].

Anteriormente, el 18 de Agosto de 1876, se había dado una disposición para que sin la menor demora fueran dados de baja to-

dos los presos que servían en los buques de la Escuadra. Tal era la falta de tripulantes que se acudió a un expediente por demás negativo y peligroso: embarcar hombres sacados de la cárcel. La experiencia, por obvias razones, fue un fracaso. Los buques se convirtieron en lugares donde la disciplina se relajó aún más e incluso corrió grave riesgo la integridad física de los jefes y oficiales[30].

Como resultado de la orden que acabamos de mencionar, del *Huáscar* salieron 12 individuos, de la *Independencia* 15, del *Atahualpa* 2, del *Manco Cápac* 5, de la *Unión* 6 y de la *Pilcomayo* 3. Claro está que la medida era impostergable y fue bien recibida por todos, pero en el aspecto operativo de los buques los problemas no amenguaron, ya que resultaba prácticamente imposible preparar, en corto tiempo, nuevas dotaciones[31].

Sin embargo, todavía dos años más tarde, en 1878, persistía la mala costumbre de enviar delincuentes a la Escuela de Grumetes. El 6 de julio de 1878 el Prefecto de Lima, coronel Enrique Lara, remitió al ministro de Guerra y Marina la siguiente comunicación: "El señor Juez del Crimen don Manuel Carmelino se dirigió de oficio a este Despacho pidiendo se pusiera a su disposición a Domingo Ramos, cómplice en un robo hecho en esta capital a don Juan Fernández, y como de los informes recaídos en dicho oficio, que original tengo la honra de elevar a US. aparece que Ramos fue remitido a la Escuela de Grumetes, me es satisfactorio dirigirme a US. con el objeto de que se digne disponer la baja del citado menor y su remisión a la capital con el fin indicado"[32].

Había también otra costumbre que iba en detrimento de la Marina de Guerra: enviar a la Escuela de Grumetes, como castigo, a los malos elementos de la Escuela de Clases del Ejército. El 21 de agosto de 1878 el coronel Belisario Barriga, director de ésta, pedía al ministro de Justicia, encargado del despacho de Guerra y Marina, lo siguiente: "Los alumnos Juan Veintemilla y Juan Vélez han cometido faltas gravísimas en este establecimiento; el primero ha reincidido últimamente en el delito de deserción, escalando el recinto de esta Escuela; y el segundo se insubordinó con el primer sargento de su Compañía y lo atacó con su chafarote infiriéndole una ligera herida. Siendo tales faltas de las prevenidas por el artículo 22 del Reglamento de este Instituto, solicito en consecuencia que US. se sirva disponer, si lo considera justo, que el primero sea dado de alta en clase de grumete en la Escuela establecida en la fragata *Apurímac*; y al segundo se le destine también en igual clase en la misma Escuela, pero sólo por el tér-

mino de 6 meses, pues por ser la primera falta en que incurre, considero que compurgándola del modo indicado dejará satisfecha la moral y régimen interior de este establecimiento"[33]. El doctor José Jorge Loayza, encargado del ministerio de Guerra y Marina en ese momento, ordenó, el mismo 21 de agosto de 1878, que se cumpliera lo solicitado por el director de la Escuela de Clases[34].

Como podrá ver el lector, muchas decisiones quedaban libradas al criterio de la autoridad. Compárese tan sólo lo opinado por el contralmirante de la Haza decidido a impedir que malos elementos ingresaran a la Escuela de Grumetes y la orden impartida por el doctor Loayza convirtiéndola en una especie de "escuela correccional".

Ya en el capítulo anterior, a propósito de las medidas tomadas en favor de los "indefinidos", nos referimos a la excelente gestión del contralmirante don Antonio A. de la Haza como ministro de Guerra y Marina. Obviamente el problema de la falta de tripulaciones era uno de los más graves que tenía que afrontar. Como marino sabía de sobre cual era la realidad que se vivía en los buques de la Escuadra y por eso decidió iniciar una gran campaña nacional destinada a lograr vocaciones, auténticas vocaciones, para la Escuela de Grumetes. Personalmente el ministro ofició a cada uno de los prefectos del país pidiéndoles que usaran toda su capacidad de persuasión para convencer a los padres de familia, y los propios jóvenes, entre los 14 y 18 años, que en la Escuela de Grumetes podían estudiar una profesión que les permitiría no sólo servir al país sino lograr, al mismo tiempo, una formación moral y conocimientos que podrían dar nuevos y mejores rumbos a sus vidas. Como no podía ser de otra manera, el empeño del contralmirante de la Haza recibió merecido y caluroso respaldo periodístico. Aquí un ejemplo:

"El señor Ministro de Guerra y Marina se ha dirigido a los Prefectos de la República con el propósito de que ofrezcan protección y todo género de facilidades a los jóvenes que deseen consagrarse a la Marina para que reciban una educación científica y profesional en la Escuela de Grumetes.

Las clases pobres y desheredadas de la sociedad a quienes la deficiencia de sus recursos y la pobreza de sus padres, no permiten dedicarse a una carrera científica, honrosa y lucrativa, se abandonan frecuentemente a una vida licenciosa e inmoral, que es fecunda fuente para ellos de males y desgracias.

Jóvenes de felices y brillantes dotes, de clara inteligencia y nobles sentimientos, vense anonadados y sumidos en la miseria por la falta de una mano protectora que desarrolle y utilice, en favor de ellos mismos y de la sociedad, sus sobresalientes facultades.

Estos jóvenes a quienes la educación hubiera asegurado un venturoso porvenir, que hubiera hecho de ellos ciudadanos patriotas y honrados, pasan su vida en la oscuridad e ignorancia, a causa de no haber recibido oportunamente una carrera profesional, que aunque sea modesta, les proporciona una posición honrada y los medios de atender honestamente a su subsistencia.

El señor general Haza, ha deseado evitar estos graves males y allanar tan serios inconvenientes, y abrigando fundadamente la esperanza de que en la Escuela de Grumetes, encontrarán los jóvenes que vengan de los departamentos, una carrera honrosa y tendrán asegurado su porvenir, ha recomendado a los prefectos, cumplan estrictamente sus órdenes, advirtiéndoles sí, expresamente, que consulten la voluntad de los jóvenes cuya edad ha de ser precisamente de 14 a 18 años, igualmente que el libre consentimiento de los padres o tutores, pues si de algún modo se empleara la coacción, perdería completamente su verdadero mérito la resolución del Ministro de Guerra y Marina; por lo que esperamos que los prefectos cumplan escrupulosamente las instrucciones que se les ha comunicado.

La Escuela de Grumetes va a recibir, pues, un poderoso refuerzo que estamos seguros se manifestará muy pronto en la prosperidad de la Marina nacional"[35].

Pese a ser tan precisas las instrucciones del contralmirante de la Haza no faltó prefecto que, al no poder cumplir con el encargo, consultaba si era factible enviar a jóvenes de mala conducta a quienes se apresaría con ese fin. Tal era el caso de la primera autoridad política de Huánuco quien el 23 de enero de 1878 comunicaba al ministro de Guerra y Marina:

"En dos ocasiones se ha remitido de este departamento alumnos destinados a la Escuela de Grumetes; y aunque posteriormente, con ocasión de la circular de ese Ministerio de 18 de junio último, que fue trascrito a los sub-prefectos de mi dependencia, se hicieron varias diligencias para obtener algunos más con destino a la Escuela de Clases, no se consiguió resultado alguno favorable.

El convencimiento que tengo de que en la actualidad habrá de tener el mismo resultado todo esfuerzo que se haga para obtener

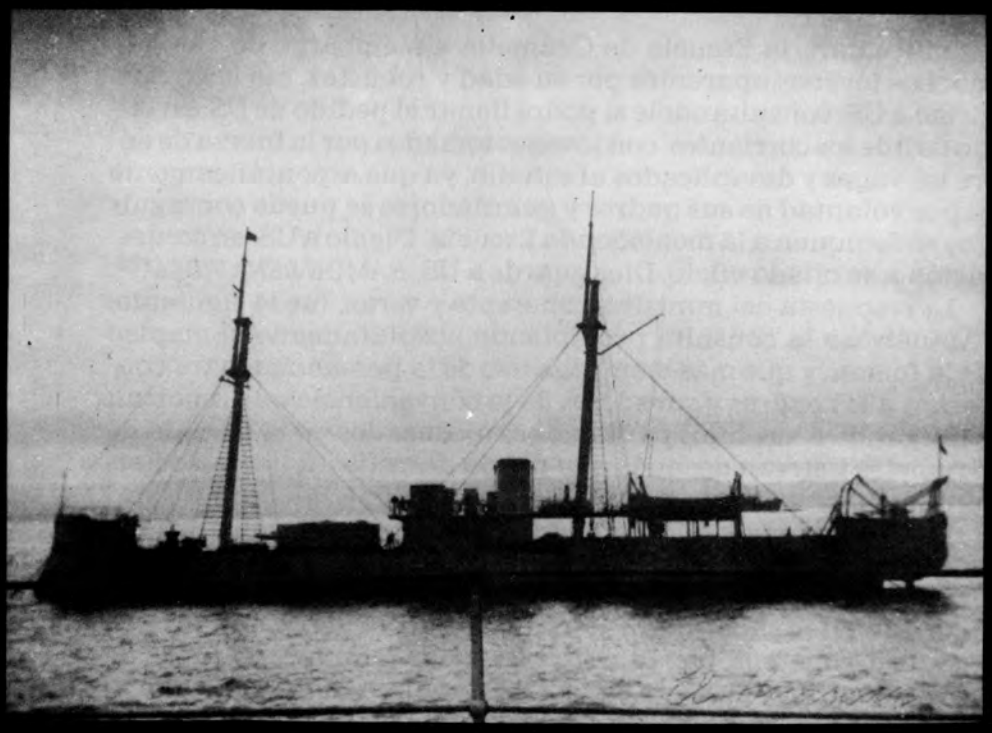
alumnos para la Escuela de Grumetes sin embargo de que hay muchos jóvenes aparentes por su edad y robustez, me hace dirigirme a US. consultándole si podré llenar el pedido de US. en oficio de 8 de los corrientes, con jóvenes tomados por la fuerza de entre los vagos y desaplicados al estudio, ya que espontáneamente ni por voluntad de sus padres y guardadores se puede conseguir que se dediquen a la mencionada Escuela. Dígolo a US. en contestación a su citado oficio. Dios guarde a US. *RAMON BENAVIDES*"[36].

La respuesta del ministro, coherente y veraz, fue la siguiente: "Absuélvase la consulta prohibiendo absolutamente el empleo de la fuerza, y que más bien haga uso de la persuación para convencer a los padres y curadores de la conveniencia que reportan entregando a sus hijos para que sean educados en la Escuela de Grumetes y sirvan después a su patria durante un tiempo determinado (5 años)"[37].

Desgraciadamente los esfuerzos, el buen criterio y los conocimientos del contralmirante de la Haza no siempre fueron compartidos y seguidos por otros ministros de Guerra y Marina. Es desconsolador saber que ya en plena guerra con Chile tuviera que recurrirse a la fuerza para conseguir tripulantes. El 28 de agosto de 1879 el Prefecto de La Libertad, Jesús Elías, oficiaba al Director de Marina: "No habiendo podido embarcarse por falta de tiempo en el *Talismán* los vagos José María Aruzco y Nicanor Sifuentes remitidos por el Sub-Prefecto de Otuzco como incorregibles y nocivos a la tranquilidad de aquella provincia, he dispuesto que tales individuos marchen en el vapor de hoy custodiados por el sub-teniente don Enrique Cayo, quien los pondrá a órdenes de US. a fin de que sean destinados a la Marina"[38].

El Prefecto de Ica, el 9 de mayo de 1879, informaba por su parte al Director de Marina: "A cargo del teniente coronel don Manuel Llosa y bajo custodia inmediata de 8 individuos del batallón "Artesanos de la Guardia Nacional" de esta ciudad, remito a disposición de la Comandancia General de Marina 12 hombres aptos para el servicio de los buques de guerra"[39].

Leyendo estos documentos comprendemos, más que nunca, la patriótica angustia de Miguel Grau y de los demás jefes de nuestra Marina cuando iniciadas las hostilidades pudieron comprobar que, si bien la oficialidad era excelente, tanto el material a flote cuanto las tripulaciones eran débiles y obsoletos en el primer caso, y de muy pobre calidad en el segundo. Por eso no hay exageración cuando al hablar de las hazañas del *Huáscar* se las



Las hazañas del *Huáscar*
que lo hicieron un buque legendario comenzaron
en 1877, en las aguas de Pacocha.

califica como de un "milagro". Ciertamente un milagro del patriotismo y de la pericia de nuestra oficialidad naval.

Otro tema vinculado estrechamente al anterior fue el de las deserciones. No se podía esperar otra cosa de tripulaciones forzadas en muy alto porcentaje. El problema se hizo tan agudo que el Comandante General de Marina tuvo que tomar medidas de emergencia. El 20 de diciembre de 1878 ordenaba: "Visto el adjunto oficio del comandante de la *Unión*, dando cuenta de la deserción de 3 marineros ex-alumnos de la Escuela de Grumetes, y debiendo emplearse todos los medios requeridos a fin de evitar de preferencia con esta clase de individuos las continuas deserciones, se dispone: Que teniendo la *Unión* el número competente de oficiales para montar guardias, se prohibe el que los guardiamarinas hagan esta clase de servicio, quedando para el de embarcaciones que salen de a bordo y demás que por su clase le son anexas según las ordenanzas y encontrándose en el mismo caso la *Pilcomayo* con oficiales suficientes, se hace igual prohibición; en consecuencia impártase por la mayoría del departamento las órdenes del caso y ofíciese por este Despacho en los términos acordados a los señores Prefectos de Lima y el Callao solicitando la captura de los marineros Revolledo y Quevedo y del grumete Nuevo, para cuyo efecto adjúntese las filiaciones respectivas"[40].

Quedan por mencionar otros dos problemas: la gran cantidad de tripulantes extranjeros y la desmedida afición alcohólica que afectaba tanto a nacionales como foráneos. Como se sabe, casi el cien por ciento del personal de máquinas no era peruano. Mayoritariamente eran europeos —ingleses y franceses— revistando también muchos norteamericanos. En lo que respecta a marineros, los había de muchas nacionalidades: ecuatorianos, colombianos, centroamericanos en general y, sobre todo, chilenos. Lamentablemente no podemos ofrecer estadísticas, pero al momento de la guerra con Chile fue muy grande el número de hombres nacidos en este país que, obviamente, tuvieron que ser dados de baja.

Tal como lo hicimos al referirnos a las Escuelas Preparatoria y Naval veremos también qué sucedía en la Escuela de Grumetes en el momento más importante de sus labores académicas: los exámenes de fin de año y la forma como eran comentados por el periodismo.

Respecto a lo primero leamos el informe que sobre el particular emitió el capitán de navío Juan G. More:

"Comandancia de la fragata blindada *Independencia.* Al ancla, Callao enero 7 de 1878.

Señor capitán de navío graduado Mayor de Ordenes del Departamento.

Dando cumplimiento a lo dispuesto por el señor contralmirante Ministro del Ramo, en 2 del que cursa, me constituí a bordo de la fragata *Apurímac* desde el día siguiente, con el objeto de presidir el Jurado que debía presenciar los exámenes de los alumnos de la Escuela de Grumetes, los que desde esa fecha, hasta el día de ayer, que han terminado han dado un resultado sumamente satisfactorio.

Al dar cuenta a US. del buen éxito de esa actuación, me es sobremanera grato manifestarle, que los 150 alumnos, presentados en las 6 clases que indica el programa de las materias cursadas en el presente año escolar, se han expedido en sus contestaciones con la facilidad y confianza que prestan los conocimientos adquiridos; resultados que obran muy alto, en favor del buen método observado en la enseñanza profesional y en la contracción y desvelo de los profesores que regentan esas clases.

Tanto en la parte instructiva, como en la de artillería y maniobra, se hace notable el grado de adelanto obtenido en ese plantel, y creo de obligación recordar aquí los inmensos beneficios que reportará nuestra Escuadra, con el constante ingreso de una marinería nacional bien educada y con hábitos de moralidad reconocida, la que está llamada a ejercer gran influencia en el servicio interior y a segregar los malos elementos que le proporciona la que hasta hoy ha servido por sus componentes heterogéneos.

No habiendo podido finalizar los cursos del presente año a causa de una grave dolencia el Director de esa escuela, capitán de navío graduado don Hipólito Cáceres, quedó en su lugar el sub-Director, capitán de corbeta don Juan Salaverry, quien con la laboriosidad, contracción y esmero que ha desplegado y la perseverancia e inteligencia empleada en corresponder a la confianza del Supremo Gobierno, se ha hecho acreedor a una especial recomendación que me es altamente grato hacer presente en este oficio, así como también la que merecen los señores profesores que han coadyuvado a este fin, teniente primero don Justiniano Cavero, don Angélico del Barone, don Germán de la Haza, don Luis F. Durán, don Anselmo Aréstegui, don Félix Seminario y don Manuel I. León.

Cábeme, pues, el placer de felicitar al Supremo Gobierno, en nombre del Jurado que presido, por el brillante éxito obtenido en las actuaciones de la Escuela de Grumetes y que teniendo en cuenta los espléndidos resultados que proporciona a nuestra Marina le siga dispensando como hasta aquí toda la protección que es de desearse, para la marcha progresiva de ese establecimiento. Dios guarde a US. *JUAN G. MORE*"[41].

Comentando el informe del comandante More decía el diario *El Peruano* en su más importante columna *Actualidad*:

"Los documentos que hemos publicado sobre el brillante éxito de los exámenes de la Escuela de Grumetes, manifiestan los progresos que ha alcanzado este importante establecimiento de educación, que tan útiles servicios presta a la Marina nacional.

Los alumnos que se han presentado al examen, de ser en número considerable, han dado incontestables pruebas de aprovechamiento y habilidad a lo que ha contribuido poderosamente la contracción y competencia del Director y profesores de la Escuela de Grumetes y el celo y perseverante empeño, con que ha trabajado el señor general Haza, Ministro de Marina, para impulsar vigorosamente la escuela establecida en la fragata *Apurímac.*

La Escuadra peruana, que es poderosa y respetable por el número y el poder de las naves que la componen, puede decirse que carecía de la base más sólida que asegura la prosperidad de una Marina, cual es el tener una marinería nacional, dotada de la competente instrucción profesional, experta en las maniobras de la gente de mar, en el manejo de la artillería y preparada con la conveniente educación científica y moral.

Las naciones marítimas más poderosas del mundo, han comprendido, que el secreto de su fuerza hállase en la habilidad, destreza y principalmente en el patriotismo de los marineros que forman la tripulación de sus naves.

El vínculo de la nacionalidad que liga a los marineros de los buques de guerra, es la más positiva garantía que puede tenerse de su patriotismo y lealtad, cuando estalla uno de esos conflictos en que un Gobierno tiene el deber de poner en acción las fuerzas marítimas de la nación. Y es indudable que la confianza no puede ser completa cuando, aparte de la ignorancia y poca pericia de la marinería, es ésta mercenaria.

Inglaterra, Francia y Estados Unidos han comprendido los graves peligros que amenazaban a sus intereses teniendo en sus naves gente mercenaria; y por esto se han apresurado a organi-

zar el personal de sus buques de guerra, con una marinería nacional, excluyendo completamente a los extranjeros.

Nosotros estamos seguros que después de algunos años, la marinería de los buques de guerra nacionales, será compuesta en su totalidad de peruanos y es garantía de esta convicción nuestra los satisfactorios resultados que cada año se obtienen en la Escuela de Grumetes y sobre todo la competencia profesional del jefe supremo de la Marina, general Haza"[42].

Muy bien informado y con juicio certero el *South Pacific Times,* que se publicaba en el Callao, en inglés y español, era el diario más importante en lengua extranjera que circulaba en el Perú. Refiriéndose a las actividades de la Escuela de Grumetes decía lo siguiente:

"Pocos establecimientos hay en este país que produzcan mejores resultados prácticos que la Escuela de Grumetes y faltaríamos por lo tanto a un deber de justicia si no llamáramos la atención del público haciendo los elogios que merece.

Desde el primer año de su creación tuvimos ocasión de apreciar su utilidad e importancia, viendo completamente transformados y prestando útiles servicios a su patria a algunos niños que por su condición se hallaban muchos de ellos destinados a constituir un elemento pernicioso en la sociedad.

En efecto, la juventud que podemos llamar acomodada, goza de los beneficios de la educación, pero las clases menesterosas, que no tienen los recursos necesarios para su sostenimiento durante los primeros años de su existencia, están muy próximas a extraviarse, entrando en una mala senda o entregándose a la vagancia, origen de todos los males.

La Escuela de Grumetes ha venido a remediar este mal, y desde su institución la sociedad ha aprovechado los servicios de infinidad de jóvenes, que de otro modo habría perdido irremediablemente.

Hasta que se instituyó la Escuela, la marinería de la Escuadra era compuesta de personas de distintas nacionalidades y enganchadas en diferentes partes, presentando desde luego los inconvenientes de su heterogeneidad y malos principios, circunstancia que, en más de una ocasión, ha sido causa de innumerables disgustos de la oficialidad y serias complicaciones. Hoy la Escuela de Grumetes en su sexto año de existencia ha suministrado más de 300 marineros que a la circunstancia de ser nacionales reúnen la de su buena conducta, inteligencia, disciplina y esme-

rada instrucción. La falta de experiencia de navegación, ha podido influir en el ánimo de los jefes de la Escuadra para mirar con desconfianza las aptitudes de los jóvenes grumetes, pero habiéndose presentado casos de prueba durante su corta permanencia en el servicio, su comportamiento ha disipado completamente toda duda a este respecto. El naufragio de la *Chanchamayo* y la expedición contra el *Huáscar* son hechos recientes que prueban evidentemente la verdad de nuestras aserciones.

Después de ocuparnos de la conveniencia e importancia de este establecimiento, en lo cual estamos de acuerdo con la opinión general, hablaremos de su organización interna y de su acertada dirección. Tenemos para ello a la vista algunas de las *Memorias* del Director de la escuela señor capitán de navío don Hipólito Cáceres presentadas ante el jurado de exámenes a fin de cada año durante los últimos 4 años y contamos con nuestros escasos conocimientos y propia experiencia.

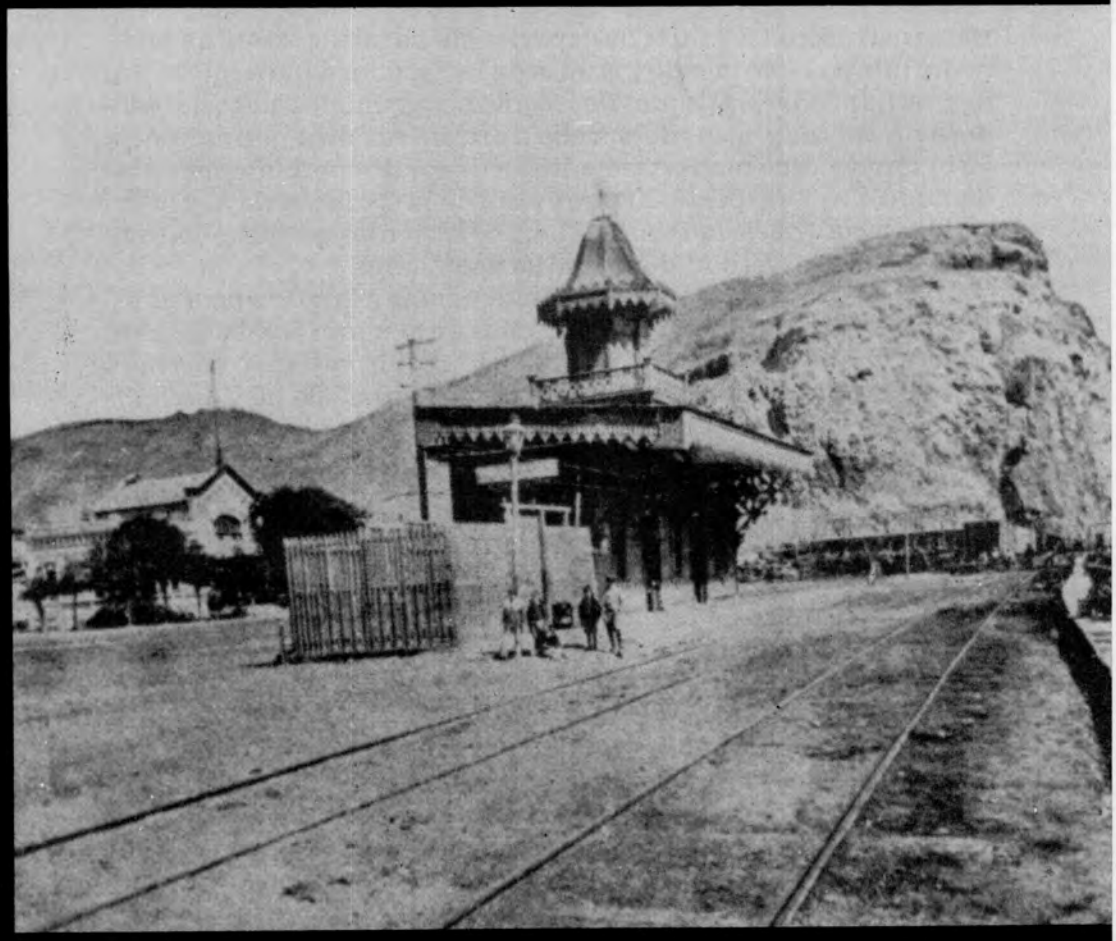
El número de alumnos que por término medio se educan en la fragata *Apurímac* pasa de 280 alumnos de los cuales han sido aprobados por lo menos la tercera parte anualmente para dedicarse al servicio de los buques de guerra.

Las materias que se enseñan son tal vez más extensas de lo que se puede exigir de un marinero, pero si se tiene en cuenta que el término del aprendizaje es también el necesario para el desarrollo corporal del alumno y para acostumbrarle a una disciplina estricta y rigurosa, en el servicio a que se le destina, se verá que no se sobrepasa en nada lo estrictamente necesario y que por el contrario se aprovecha convenientemente el tiempo.

En cuanto al servicio interior de la Escuela, podemos asegurar que en las repetidas veces que hemos visitado ese establecimiento, ha llamado nuestra atención el buen orden, método y acierto que se nota en todas partes, siendo digno de figurar entre los primeros de este género que existen en Europa y Estados Unidos.

Los exámenes públicos que con la mayor regularidad ha presentado a fin de cada año dicho plantel, han merecido la aprobación de toda la Escuadra y cada vez se han hecho más notables por el aprovechamiento de los alumnos y contracción de los jefes, oficiales y demás empleados a quienes se ha confiado tan delicada como importante misión.

Revisando las *Memorias* anuales de la Dirección de este establecimiento, en las cuales se indican las mejoras de que es susceptible, hemos visto que reiteradamente se recomienda la crea-





Puerto de Arica. Era,
después del Callao, el más importante
del Perú antes de la guerra con Chile.

ción de una sección exclusivamente dedicada a la enseñanza de los conocimientos necesarios para la clase de condestables de la Armada y nos es satisfactorio manifestar que el Gobierno ha aceptado la indicación disponiendo por decreto del 3 del actual, que se lleve a cabo esta medida.

Por medio de ella se consigue llenar un vacío que en efecto existía en dicho establecimiento, pues estando destinados sus alumnos al servicio de la Escuadra y necesitando ésta no solamente marineros sino también artilleros inteligentes, la creación de esta sección es el complemento del objeto que el Gobierno se propuso cuando formó la Escuela.

Pocas palabras más tenemos que agregar en favor de ese plantel de instrucción, cuya creación honra en alto grado a los que tuvieron la buena idea de iniciarla, y éstas tienen que referirse a los jefes y oficiales de la Armada, a cuyo patriotismo y abnegación se ha confiado su dirección.

Completamente imparciales en el asunto y haciéndonos intérpretes de la opinión pública, faltaríamos a nuestro deber si no tributáramos un elogio en su favor, aunque no sea más que como testimonio de la gratitud a que se hacen acreedores los hombres que saben sacrificar su propio bienestar en favor de la humanidad y de su propio país"[43].

¿Hubiera podido la Escuela de Grumetes solucionar el problema de la falta de tripulaciones? Tal vez sí, pero en otras circunstancias, con mejores elementos materiales y recursos humanos, con mayor apoyo económico, luego de una labor educativa impartida desde las escuelas, con un mayor fortalecimiento de la conciencia nacional. Todo esto, desgraciadamente, no podía hacerse en un año ni en dos. Menos aún en un país con una problemática social, política y económica tan difícil y sin vías inmediatas de solución. Así, pues, al momento de estallar la guerra con Chile se frustró un intento en el cual cifraban justificadas esperanzas no sólo la Marina de Guerra sino el país todo.

C. EL ENGANCHE DE TRIPULACIONES

En los primeros meses de 1878 la situación internacional en el Pacífico Sur fue complicándose cada vez más. La índole especializada de este trabajo nos inhibe de tratar con detalle el tema. La probable guerra entre Bolivia y Chile —cuyas diferencias se agudizaban día a día— tenía que involucrarnos, fatalmente, en vir-

tud del Tratado Secreto existente entre nuestro país y el del altiplano. Las primeras acciones bélicas, en caso de iniciarse, debían ser forzosamente en la mar, escenario en el cual habíamos perdido la supremacía naval en beneficio de Chile. Era, pues, necesario tomar medidas de emergencia que pudieran mejorar en algo el precario estado de nuestra Escuadra.

El contralmirante Antonio A. de la Haza, por entonces ministro de Guerra y Marina, hizo un acertado análisis de la situación: no había tiempo que perder; pensar que la Escuela de Grumetes —como ya se ha visto— pudiera proporcionar tripulaciones a corto plazo era imposible. Entonces de la Haza ordenó se preparase un decreto estableciendo el sistema de enganche. Su texto era el siguiente:

"El Presidente Constitucional de la República. Considerando:

Que la Escuela de Grumetes no se encuentra en condiciones de poder proporcionar en su totalidad a los buques de la Armada, la marinería que por dotación le corresponde y que es por lo mismo necesario adoptar una medida que responda a esa necesidad, facilitando a la vez la renovación gradual de las tripulaciones existentes;

Decreta:

Art. 1º. Establécese en la Marina de Guerra el sistema de enganche, bajo la forma de contratas particulares, que se observa actualmente en el Ejército.

Art. 2º. Estas contratas en los buques serán por el término de un año, vencido el cual, recibirá el contratado su licencia final y un sueldo extraordinario como gratificación correspondiente a la clase en que fuese licenciado.

Art. 3º. Los que al terminar el año de servicio manifestaran su voluntad de continuar por un tiempo igual, serán también acreedores al sueldo extraordinario a que se refiere el artículo anterior, recibiendo otro al vencimiento del segundo compromiso, que también es renovable bajo las mismas condiciones, por medio de contratas sucesivas.

Art. 4º. Los contratados tienen la obligación de servir en el buque o buques en que se les admita, todo el tiempo precisado, quedando sujetos a las disposiciones de la ordenanza y a los decretos y reglamentos que rigen, así como a los que en adelante se dictaren.

Art. 5º. Recibirán el haber mensual que designa a los marineros la escala de sueldos vigente, y tendrán derecho a los goces de invalidez, si se inutilizan por consecuencia del servicio.

Art. 6º. Los que abandonaren éste, sin llenar las condiciones del contrato, serán perseguidos como desertores y se les comenzará a contar el año del compromiso sólo desde la fecha en que sean aprehendidos, sin tomarse en cuenta el tiempo anterior a la deserción.

Art. 7º. Todo licenciado tendrá derecho al haber íntegro del mes en que se separa, si ha alcanzado a pasar la revista de comisario.

Art. 8º. Para el abono del sueldo extraordinario, el Ministerio de la Guerra librará orden directa a la Caja Fiscal del Callao, cuya oficina pondrá la suma librada a la disposición del Comandante General de Marina, para que ante este funcionario se verifique la entrega, previa presentación de la contrata cancelada.

Art. 9º. Para los efectos del artículo anterior, la citada Caja, reservará anualmente la cantidad de doce mil soles que estará a disposición del referido Ministerio, sin que por ningún motivo pueda aquélla aplicarla a distinto objeto.

Dado en Lima, a los veinticuatro días del mes de mayo de mil ochocientos setentiocho. *MARIANO IGNACIO PRADO. ANTONIO A. DE LA HAZA*"[44].

Había llegado la hora de enfrentar, con medidas drásticas, un problema al parecer insoluble. La lucha contra el tiempo era cada vez más angustiosa; nuestra primera línea de defensa, el mar, no podía seguir descuidándose indefinidamente. Un comentario periodístico sobre el decreto que acabamos de leer—que transcribimos de inmediato— resulta muy ilustrativo y nos permite comprender mejor los alcances de la decisión:

"Se ha expedido un Decreto Supremo estableciendo las reglas que deben observarse para el enganche de marineros, en el número y proporción que demande el servicio de la Escuadra nacional.

La Escuela de Grumetes en la que adquieren la conveniente educación profesional los ciudadanos que se dedican al servicio de las naves, no puede suministrar en la actualidad un personal numeroso cual lo requiere la Marina nacional y para que esa deficiencia no sea sensible ha establecido el Gobierno la reglas que deben observarse para el enganche de la gente de mar, bajo la forma de contratas particulares.

Las condiciones equitativas y verdaderamente liberales que se han establecido para el enganche de marineros brinda a éstos poderosos atractivos que les asegura los derechos que adquieran por sus contratas, y las gratificaciones que deben percibir una vez que han terminado sus compromisos.

La libertad civil que tienen derecho de gozar todos los ciudadanos ha sido cuidadosamente respetada en el decreto que nos ocupa, rodeándola de las garantías más eficaces para que en las contratas que se celebren concurra el libre consentimiento del marinero que se obliga a prestar sus servicios en la Escuadra.

Si bien es cierto que en el ajustamiento de las contratas debe consultarse la libre y espontánea voluntad del marinero, manifestada de un modo cierto e inequívoco, es también evidente que una vez otorgada la contrata con todas las solemnidades prescritas, esta es firme y válida, y no es de ninguna suerte lícito al marinero rescindirla, ni menos separarse violentamente de la Escuadra.

Por esto se ha dispuesto que los marineros que abandonaren el servicio sin llenar las condiciones del contrato, serán perseguidos como desertores y se les comenzará a contar el año del compromiso sólo desde la fecha en que sean aprehendidos, sin tomarse en cuenta el tiempo anterior a la deserción.

Siendo de breve duración el término del contrato y debiendo éste celebrarse libre y espontáneamente, es indudable que ninguna razón puede favorecer a un marinero para separarse del servicio, ocasionando en esto graves entorpecimientos e irregularidades.

Por lo demás, se ha consultado con tanta escrupulosidad la justicia en el decreto que establece la forma y condiciones para las contratas de marineros, que se concede a éstos derechos a los goces de invalidez, si se inutilizan por consecuencia del servicio.

Creemos que condiciones más liberales, que garantías más eficaces, que remuneraciones más justas, es imposible que puedan reunirse en las contratas de marineros, que tendrán en virtud del decreto últimamente expedido toda la fuerza y validez que las leyes reconocen a los contratos de locación de servicios.

Por el Ministerio de Marina se ha organizado convenientemente el personal de la Escuadra, de tal suerte que todas las capacidades y competencias profesionales pueden educarse en el país, en las Escuelas de Grumetes, de Maquinistas y en la Escuela Naval.

Después de algunos años tendremos la satisfacción de que todo el personal de la Escuadra sea nacional, de que todas las dotaciones de las naves de guerra desde los comandantes hasta la marinería se hallen ligados por el poderoso e indestructible vínculo de la nacionalidad.

La Escuela de Grumetes recibe incesantemente considerables refuerzos y no transcurrirá muchos años sin que se encuentre en actitud de satisfacer las exigencias de la Marina, en cuanto a la gente de mar. Mientras tanto, el decreto de 24 del mes pasado, tiende a subsanar la insuficiencia actual de la Escuela de Grumetes"[45].

D. LA ESCUELA DE CONDESTABLES

La campaña naval de 1879 permitió comprobar una nefasta realidad: nuestros buques carecían de artilleros competentes. Sobre el particular —como se verá en el volumen siguiente de la *Historia Marítima del Perú*— quedan muchos penosos testimonios. De nada valió que a último momento se contratara condestables en el extranjero y que al fin se programaran ejercicios de tiro cuyos resultados fueron realmente desalentadores. Por esta causa Miguel Grau tuvo que usar el espolón del *Huáscar* en Iquique y, también por ello, la fragata blindada *Independencia* fue obligada a una tenaz persecución que culminó en el trágico accidente que la dejó fuera de combate.

A la incesante actividad del ministro Antonio A. de la Haza se debió la creación, en enero de 1878, de la Escuela de Condestables. El decreto pertinente decía:

"Lima, enero 2 de 1878.

Siendo necesario para el mejor servicio en el manejo de los cañones a bordo de los buques de la Escuadra establecer un plantel de educación en el cual reciban la conveniente los marineros que se destinen al servicio de la artillería, en los mencionados buques, se resuelve:

1º Créase en la Escuela de Grumetes una sección de 25 alumnos, con la denominación de Escuela de Condestables, especialmente destinada a la enseñanza de los ramos siguientes:

1. Clasificación y nomenclatura de las piezas de artillería, de los objetos de armamento y de los afustes marinos.
2. Manejo de las piezas de artillería, sus trincas y sus desmontes.

3. Confección de la pólvora y de los artificios de guerra.
4. Definiciones y reglas sobre punterías.
5. Clasificación, nomenclatura y manejo de las armas portátiles de uso en la Marina.

2º El Director de la Escuela de Grumetes formará, en el día, el reglamento especial para el servicio de esta sección, adjuntando el programa detallado de las materias correspondientes a los ramos anteriores, y la relación de los útiles que serán necesarios para facilitar la enseñanza de esta sección.

Comuníquese y regístrese. Rúbrica del Presidente de la República. *HAZA*"[46].

El mismo día se expidió también otro decreto sobre la artillería naval. Su texto era el siguiente:

"Lima, enero 2 de 1878.

Siendo conveniente reglamentar las voces de mando y el servicio en el manejo de la artillería de los buques de la Escuadra, créase una Junta presidida por el capitán de navío don Guillermo More y compuesta por los vocales siguientes:

Capitán de navío graduado don Hipólito Cáceres
Capitán de navío graduado don Gregorio Miró Quesada
Capitán de navío graduado don Juan José Raygada
Capitán de fragata don Manuel Villavisencio
Capitán de fragata don Leopoldo Sánchez
Capitán de corbeta don Manuel I. Espinoza.

Esta Junta procederá en el día a hacer los estudios convenientes y formará el reglamento de voces de mando y manejo de los distintos sistemas de artillería que actualmente tiene la Escuadra en uso.

Comuníquese y regístrese. Rúbrica del Presidente de la República. *HAZA*"[47].

Uno de los jefes navales más destacados en ese momento, el capitán de fragata Melitón Carvajal, publicó un magnífico trabajo sobre la forma en que debía organizarse la Escuela de Condestables. Sus ideas no sólo demostraban una gran erudición, sino también amplio conocimiento de nuestra realidad y necesidades más urgentes:

"En días pasados se decretó por el Ministerio de Marina la creación de una Escuela de Condestables como sección de la Escuela de Grumetes —decía el artículo de Carvajal— designándole

un personal de 20 alumnos y de una manera general la enseñanza que deben recibir en ella, los que se dediquen a este ramo de la profesión, y se encarga al Director de la escuela últimamente mencionada, la formación del reglamento interior y la del detalle o programa de las materias designadas por el decreto de creación. Con este motivo y habiendo oído expresar diversas opiniones sobre esta organización entre los miembros del Cuerpo de Marina, nos vamos a ocupar de ella con la importancia que su naturaleza demanda.

Nos proponemos establecer nuestras opiniones en vista del rango que ocupa un condestable en el servicio de los buques, de las funciones que en ellos desempeña y de los conocimientos que debe poseer para la administración de su cargo: manifestaremos la manera como están establecidas estas condiciones en el servicio de los buques de las primeras potencias marítimas y en el de los nuestros, según la ordenanza naval que nos rige; y finalmente, el examen comparativo y la idea que tenemos formada de las necesidades de nuestra Escuadra, completarán este trabajo, que esperamos sea de utilidad para llevar a feliz término el establecimiento de una institución por tanto tiempo y con justicia reclamada.

La Marina de Guerra nacional se halla organizada actualmente conforme a las Ordenanzas Navales españolas de 1802, con pequeñas modificaciones en todos aquellos artículos que se oponen a la Constitución Política del Estado o a las leyes y resoluciones vigentes; según ellas, las personas encargadas de la artillería y de los pertrechos y municiones de guerra a bordo de los buques, son el sargento y el cabo de artillería, cuyas obligaciones están detalladas en el título 16 de las mencionadas Ordenanzas y cuyos rangos en el servicio son según el artículo 22, los mismos que les corresponden por sus títulos de sargento y cabo en los cuerpos del Ejército.

El nombre de condestable que aún hoy se dá al sargento y al cabo de artillería, era el que tenían estos mismos en las antiguas brigadas de artillería de Marina; de manera que el condestable actual de nuestra Marina, es el sargento de artillería de que se ocupa el título que hemos citado de las mencionadas Ordenanzas.

No llevaremos nuestro examen hasta el punto de analizar uno por uno los artículos que comprende el título citado, para conocer las condiciones que según él, deben reunir el sargento y el ca-

bo de artillería de Marina, impropiamente llamados 1o y 2o condestables; basta expresar en resumen que ellas están reducidas aparte de las cualidades propias del individuo, al conocimiento perfecto de los ejercicios de artillería, trincas y desmontes de éstas, y al de la conservación de la pólvora y artificios en los pañoles respectivos, con las seguridades que ellos reclaman. Los condestables que hasta el día han prestado sus servicios en los buques de la Marina Real española y en los nacionales, sujetos a las disposiciones de este título de la Ordenanza, han llenado, pues, satisfactoriamente las obligaciones de su cargo, puesto que no ha habido motivo para alterarlas.

Veamos ahora lo que a este respecto rige en las Marinas inglesa y francesa, que por tantos motivos pueden servirnos de tipo en su organización; y al efecto no podemos hacer cosa mejor, que repetir textualmente los artículos de sus ordenanzas pertinentes al rango y condiciones que deben reunir los individuos para desempeñar este puesto a bordo de los buques. El Nº V del capítulo IV que se ocupa del *Rango y mando* de los oficiales subalternos de mar, en las ordenanzas de S. M. *(The Queen's regulations and the admiralty instructions for the government of her majesty's naval service)* dice así en el artículo 5º: "Los condestables (gunners) de 1ra., 2da. y 3ra. clase tendrán rango y mando inmediatamente después de los segundos pilotos (second masters) y entre sí, en el orden que antes se ha clasificado, según la fecha de sus despachos para las varias clases especificadas". En el No I del capítulo 7 de las mismas ordenanzas, que trata de la clasificación de los condestables, dice también: "Artículo 16.— Para calificar a la persona que debe recibir el título de condestable, ha de haber estado en la mar siete años cuando menos, un completo de los cuales como Petty officer o como marinero artillero, en la Armada de S. M. y posea un certificado de 1ra. clase en artillería, debe también prestar los exámenes que le designe el almirantazgo de tiempo en tiempo; pero ningún candidato debe ser examinado antes de alcanzar la edad de 21 años, ni después de la de 35".

Finalmente el Nº 11 del capítulo VIII *Examen de oficiales,* en su artículo 32, dice —"Para condestables"— "El candidato debe producir pruebas satisfactorias de haber sido calificado conforme a las regulaciones precedentes y debe presentar su certificado de servicio, competencia y conducta, y prueba de su edad; entonces será examinado para ver si es en todos aspectos un buen marinero práctico; que conoce el uso y el ejercicio de los cañones de

grueso calibre, y todo lo relativo a su seguridad y batiporte; que conoce la proporción de la pólvora para los cañones de toda clase, el método de llenar cartuchos y su disposición o estiva en almacenes; también el manejo de las bombas y el de sus espoletas; que conoce la manera de hacer tacos para cañones de diferentes calibres y la manera de hacer y de llenar cartuchos de fusil; que pueda escribir suficientemente bien para llevar la cuenta a la gruesa de las municiones de su cargo en escritura clara e inteligible, y que entienda el uso de los números y es en todos aspectos capaz de comprender el deber y la responsabilidad de un condestable de uno de los buques de S. M.; pero para hacer a un individuo elegible por confirmación, como condestable, debe prestar examen y obtener, un certificado de primera clase de artillero, a bordo de uno de los depósitos de artillería.

He aquí, pues, que el condestable es en los buques de S. M. un oficial subalterno de mar, del mismo modo que lo es el sargento de artillería según las ordenanzas españolas, y que fuera del tiempo de servicios y de la edad que se requiere para obtener ese puesto, el sargento de artillería de la Marina Nacional y el condestable de la inglesa, deben poseer iguales conocimientos. Pero aún más, vamos a ver que no solamente sucede así en las dos marinas que acabamos de comparar, sino que el cargo de condestable en cuanto a su rango y servicio, es desempeñado de la misma manera que en las escuadras anteriores en la francesa y en la norteamericana. Los artículos de ambas ordenanzas textualmente son:

"Ordenanza francesa.— (*Decret sur le service abord des Batiments de la flotte.— 20 Mai 1868*).

Título X.— De los oficiales de mar y de los cuartos maestres (quartiers-maitres).

Capitulo I

DISPOSICIONES GENERALES

Orden y jerarquía de los maestres.

Art. 498.— Los maestres de cargo embarcados a bordo de los buques del Estado, se clasifican entre ellos según su grado y a grado igual, en el orden siguiente:

Contra-maestre (Maitre de manoevre)
Condestable (Maitre cononnier)
Capitán de armas (Captain d'armes)
Cabo de timoneles (Maitre de timoneire)

Art. 499.— Los primeros maestres están subordinados a los oficiales y a los guardias-marinas de 1ra. clase (aspirantes); tienen autoridad sobre los guardiamarinas de 2da. clase y sobre los voluntarios, sobre los maestres, segundos maestres y cuartos maestres de todas las profesiones, sobre los sargentos y cabos de armas y sobre todas las demás personas de rango inferior.

Después en la sección 2da. del capítulo II, detalla en varios artículos las obligaciones del condestable que, en resumen, son: "el embarque, desembarque y movimientos de la pólvora y municiones, la preparación de los artificios de señales, el cuidado de llevar el registro histórico del servicio de la artillería, el cuidado de las piezas para saludos y su aseo diario, y la seguridad de las piezas en la mar mediante sus trincas".

"Ordenanza de los Estados Unidos.

— (*Regulations for the government of the United States Navy 1865*)

Art. 2º Oficiales de línea y de estado mayor (Staff officers) con su rango relativo.

Art. 5º Los condestables se consideran como oficiales de Estado Mayor.

Art. 23º Los condestables tienen relativamente el mismo rango que los carpinteros y veleros (sailmakers)

Art. 5º Aplicaciones, calificaciones, exámenes, etc. etc.

SECCION 1RA.

Aplicaciones y calificaciones

Art. 219. El candidato para condestable debe ser sobrio y de buenas costumbres; no debe tener menos de 21 años ni más de 35; deben entender el manejo y arreglo de los almacenes, el del lampión de Santa Bárbara, el de los pasajes y pañol de bombas, la estiva y conservación de las municiones, artificios y efectos de artillería en general; las proporciones de pólvora para cañones de cualquier clase, el modo de llenar y hacer cartuchos, la construcción, colocación, carga y ceba de las bombas, la aplicación de las espoletas de todo género y el uso de los artificios, también la con-

fección de cartuchos para las armas portátiles, la de los tacos llenos y de anillo; la disposición de los aparejos para el manejo del cañon, los detalles y el uso de las correderas y cureñas diversas, las trincas y el transporte de los cañones, el uso de las miras y alzas, y los ejercicios establecidos por el reglamento; deberá también escribir suficientemente bien, como para llevar la contabilidad a la gruesa de los artículos de su cargo, y dar sus partes como se requiere para el diario de la artillería".

La simple lectura de estas piezas comprueban la verdad de lo que hemos asegurado; y por consiguiente podemos concluir que el condestable, en cualquiera de las cuatro marinas, cuyas ordenanzas hemos visto, es un oficial de mar, cuyo rango se reduce al cuidado y conservación de los fuegos de artillería y armas menores, a la estiva, conservación y seguridad de la pólvora y de los artificios de guerra y que para el desempeño de las labores que le están encomendadas, necesita conocer el manejo y uso de los cañones, sus trincas y desmontes, la composición de la pólvora y de los artificios, las precauciones que estos exigen y la manera como deben emplearse.

Comparemos ahora al condestable así definido con el que debe salir de la Escuela creada por resolución de 2 del presente. Este debe conocer según dicha resolución:

1º La clasificación y nomenclatura de las piezas de artillería, de los objetos de armamento y de los afustes marinos.

2º El manejo de las piezas de artillería, sus trincas y sus desmontes.

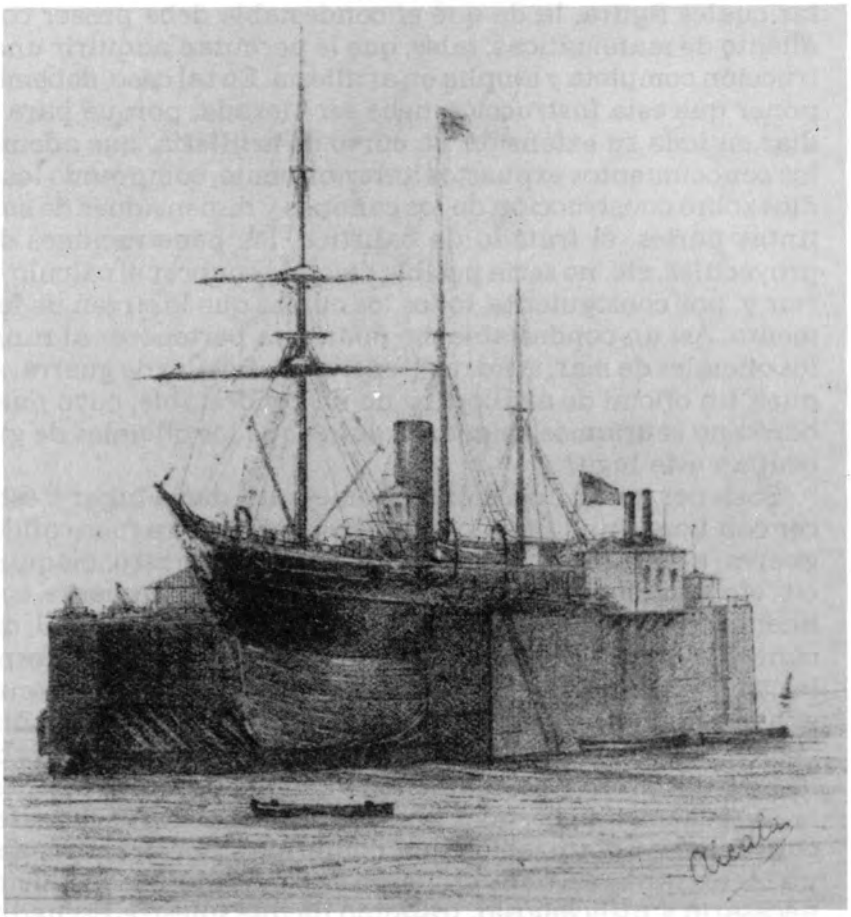
3º La confección de la pólvora y de los artificios de guerra.

4º Definiciones y reglas sobre puntería.

5º La clasificación, nomenclatura y manejo de las armas portátiles de uso en la Marina.

Además, debe poseer los conocimientos de los demás ramos de enseñanza que se cursan en la Escuela de Grumetes; estos son: lectura y caligrafía, religión, aritmética práctica, sistema métrico decimal, geografía del Perú y cosmografía; incluyendo en este último curso nociones de geometría, de astronomía, de meteorología y de pilotaje práctico.

Y si además de estos conocimientos, adquiridos en la Escuela, se les hace practicar el ejercicio de cañon, en cada uno de los buques de nuestra Escuadra, y durante algún tiempo se les destina a la fábrica de pólvora y al parque de artillería, para que adquieran experiencia en la confección y manejo de los mismos, es claro



El dique del Callao

que obtendremos verdaderos condestables, tan ilustrados y expertos como pueden ser los de las marinas inglesa, francesa y norteamericana, como quizá no los ha conocido nunca nuestra Marina ¿se puede pedir más?

Sin embargo, hemos oído expresar diferentes opiniones, entre las cuales figura, la de que el condestable debe poseer conocimiento de matemáticas, tales, que le permitan adquirir una instrucción completa y amplia en artillería. En tal caso, debemos suponer que esta instrucción debe ser elevada, porque para estudiar en toda su extensión un curso de artillería, que además de los conocimientos expuestos anteriormente, comprende los estudios sobre construcción de los cañones y dimensiones de sus distintas partes, el tratado de balística, las penetraciones de los proyectiles, etc. no sería posible dejar de conocer el cálculo superior y, por consiguiente, todos los cursos que le sirven de fundamento. Así un condestable no podría ya pertenecer al rango de los oficiales de mar, si no rolar entre los oficiales de guerra; sería, pues, un oficial de artillería y no un condestable, cuyo puesto a bordo no sabríamos asignarle, desde que los oficiales de guerra ocupan este lugar.

Sostener, pues, una opinión semejante, daría lugar a establecer con igual fundamento, que el contramaestre fuese oficial de guerra; el carpintero, constructor naval; el herrero, maquinista, etc. etc. exigiéndole a cada uno de estos respectivamente, conocimientos completos de navegación, de arquitectura naval, de mecánica, etc. etc. Además, habría que establecer escuelas especiales para cada ramo y después de una dilatada enseñanza en ellas, se encontraría el Estado con una colección de hombres de ciencia, a quienes el alquitrán mancharía las manos, los cabos se las encallecerían y para los cuales el martillo sería muy pesado.

Desechemos, pues, tales teorías que se apartan de la perfecta y conveniente organización que, conforme a nuestras ordenanzas y a las extranjeras, tiene el cuerpo de condestables, busquemos lo necesario y utilicémoslo, tratando de que nuestra Escuadra, ya que no alcanza importancia por el número de sus buques, al menos la tenga por su buena organización. La experiencia adquirida por otras naciones, en el tiempo que tienen de existencia y su desarrollo en un teatro más vasto, les ha permitido constituir de una manera definitiva la organización de sus escuadras: tomémoslos, pues, como tipos para las nuestras y sus leyes como fuente para la formación de las que necesitamos. Estas bien observa-

das y la constante solicitud de sus miembros por el adelanto del Cuerpo de Marina, le permitirán consolidar el elevado puesto que con justicia hoy ocupa en el sentir de la sociedad.

Esperamos que el Director de la Escuela de Grumetes, designado por la resolución del 2 del presente, para establecer la Escuela de Condestables y desarrollar la enseñanza determinada por dicha resolución, sabrá colocarse a la altura de la comisión que se le ha encomendado, llevando a cabo con paso firme la institución que tan afortunadamente ha sabido iniciar y resolver la actual administración.

Parte del trabajo, la relativa a reglamentar los ejercicios de artillería y sus voces de mando, está encomendada a una junta competente de jefes de la Armada, presidida por el no menos competente capitán de navío don Guillermo More, y juzgamos en justicia que ellos inspirándose en la importancia del trabajo que deben emprender, sabrán corresponder a la elección que el Gobierno ha tenido para encomendarles este trabajo. Enero 1878. M. C."[48].

Como anexo al presente capítulo encontrará el lector el *Reglamento de la Escuela de Condestables* y también el *Programa de Instrucción Teórica para los aprendices de condestables*. Ambos dispositivos estaban fechados el 18 de marzo de 1878. Faltaba sólo un año para el inicio de la guerra con Chile. Como en el caso de la Escuela de Grumetes este también fue un intento tardío del régimen de Mariano Ignacio Prado destinado a resolver otro de los problemas agobiantes de nuestra Marina de Guerra. Un intento que, por desgracia, en nada pudo atenuar la desventura de la campaña naval de 1879.

E. LA ESCUELA DE MAQUINISTAS

Dentro del plan general destinado a organizar la Marina de Guerra, el contralmirante Antonio A. de la Haza fue también el gestor de una escuela encargada de formar técnicos capaces de manejar y reparar las máquinas de los buques de guerra. El 31 de diciembre de 1877 se firmó el dispositivo pertinente, cuyo texto decía:

"Siendo conveniente para el manejo de las máquinas de los buques de guerra nacionales, organizar un cuerpo de ingenieros y en la necesidad de establecer un plantel de educación en el cual puedan adquirir los jóvenes que se dedican al servicio de este ra-

mo de Marina, instrucción científica necesaria, se resuelve: 1º. Créase en la Escuela de Artes y Oficios una sección exclusivamente destinada a la enseñanza de los ramos necesarios para el conocimiento perfecto de la formación y manejo de las máquinas de vapor y el de sus reparaciones. 2º. Esta sección se compondrá de 20 alumnos; estará sujeta al reglamento general de dicha escuela en todo lo que no se oponga a sus fines; y el Director de dicho establecimiento se entenderá directamente con el Ministerio de Guerra y Marina en todo lo relativo a ella. 3º. Queda a cargo del Director de la Escuela de Artes y Oficios la formación del proyecto de reglamento particular para dicha sección, indicando su plan de estudios especial y acompañando el presupuesto de los gastos que su sostenimiento origine. Rúbrica del Presidente de la República. *HAZA*"[49].

Como ya se ha dicho, la inmensa mayoría, por no decir la totalidad de los maquinistas de nuestros buques de guerra eran extranjeros. Por lo general cumplían con eficiencia sus obligaciones, aunque a causa de la crisis fiscal se encontraban impagos a veces a lo largo de 4 ó 5 meses. Se pensó, pues, que la formación de maquinistas nacionales podía significar un importante ahorro dentro del presupuesto de la Escuadra. Pero al margen de necesarias economías, en la mente de los más lúcidos miembros del Gobierno y de la Marina se agitaba la inquietud por la posibilidad de un conflicto internacional al parecer inevitable. Si llegaba este caso, los maquinistas vivirían una dura y peligrosa alternativa: continuar sirviendo o rescindir sus contratos con el Perú. Las reformas que se hacían apresurada y tardíamente trataban de suprimir tan grave inconveniente. "Sin hacerse la ilusión de formar instantáneamente los maquinistas que necesitamos —apuntaba *El Peruano*— se principiará sólo por instruir a 20 alumnos, que serán reemplazados, cuando terminen su instrucción, por igual o mayor número, hasta satisfacer las necesidades de nuestra Escuadra. Además —continuaba el comentario— la nueva sección que con tal objeto va a crearse en la Escuela de Artes y Oficios comprenderá la enseñanza de las reparaciones de máquinas a vapor, medida que tiende a ahorrar los crecidos gastos que hoy ocasiona al país la compostura de dichas máquinas"[50].

Demasiado tarde se había comprendido que el Perú necesitaba por su situación geográfica, por la naturaleza de sus recursos, por su dignidad y respetabilidad, que su Marina de Guerra estu-

viera en manos de ciudadanos consagrados al servicio de la nación animados y unidos por el sentimiento de amor al solar común: la patria.

Como apéndice al presente capítulo el lector encontrará el *Reglamento* y el *Programa de Estudios de la Escuela de Maquinistas* a la cual la guerra y sus avatares truncó cuando daba sus pasos iniciales.

Permítasenos, al concluir esta etapa de nuestro trabajo, una reflexión. Entre 1866, año que marca la victoria del Callao sobre la escuadra española y 1879, nuestro *Año terrible,* se descuidó cada vez más todo lo concerniente a la defensa nacional. No es el caso ahora señalar responsabilidades. Nada positivo se lograría con ello; pero sí es preciso asimilar la enseñanza, la dolorosa enseñanza que nos dejo la incuria, la improvisación y la imprudencia de marchar a una contienda sin contar con el mínimo de elementos necesarios —en todos los planos— que nos permitiera albergar la esperanza de un éxito final.

Muchas veces se ha repetido que fue una verdadera desgracia, un infortunio más dentro de una cadena implacable de los mismos, que el Perú no hubiera podido adquirir —iniciada ya la guerra con Chile— buques blindados que envió a comprar en Europa y en los Estados Unidos. Pero aun en el caso que se hubiera concretado la adquisición de ese material, ¿teníamos tripulaciones aptas para hacerlo operar de inmediato? La respuesta, lamentablemente, es negativa. Ya hemos visto que no contábamos con marineros, ni condestables, ni maquinistas.

Estos hombres no podían improvisarse en 2 ó 3 meses. Se requería un largo, paciente y costoso aprendizaje; un trabajo de años, bien planificado, serio, constantemente actualizado en una época —las dos últimas décadas del siglo XIX— en que se vivieron cambios realmente vertiginosos en la tecnología naval.

Por eso no bastó que tuviéramos una brillante oficialidad. Por eso también los prodigios de pericia, patriotismo y valor de Grau, García y García, Villavisencio y tantos otros héroes más no pudieron hacer cambiar el sino adverso de la guerra en el mar. Pero ellos, con su sacrificio, con su gallardía, nos dejaron un legado que los peruanos de todas las generaciones jamás debemos olvidar; nos dejaron un prioritario objetivo nacional: no descuidar nunca nuestro poder naval.

ANEXO A

Escuela Naval y Preparatoria

Por el Ministerio de Guerra y Marina, se ha expedido la resolución que sigue:

Lima, Setiembre 29 de 1877.

Visto el expediente promovido por el Ministerio de Guerra y Marina, con el objeto de dar a las escuelas Naval y Preparatoria, una organización que esté en armonía con la enseñanza especial a que deben destinárseles y que produzca las economías que de ella deben esperarse, y apareciendo del informe emitido por el director de dichas escuelas; que corre a fojas, que estos establecimientos pueden continuar sus labores en la misma forma que actualmente tienen, produciendo, no obstante, una notable economía respecto al costo que en la actualidad originan, se resuelve: que mientras se determina lo conveniente, respecto al proyecto origen del expediente mencionado, se dé cumplimiento en todas sus partes al presupuesto que propone dicho director y que a continuación se copia:

ESCUELA PREPARATORIA

	AL AÑO.
Para un director, cuyo haber está considerado en la naval.	S/. 3,000
Para un sub-director, capitán de fragata	2,400
Para el mismo por su gratificación	360
Un Jefe del detall, capitán de corbeta	1,740
El mismo por su gratificación	320
Para un ayudante, teniente segundo	780
El mismo por su gratificación	240
Un cajero, oficial 1° del cuerpo político	1,200
Un cirujano de 2da. clase	1,200
Un secretario amanuense	600
Las gratificaciones de los tres anteriores	720
Un profesor de Geometría Descriptiva, Estereotomía y Dibujo.	1,500
Para un idem de Aritmética, Algebra y auxiliar de Dibujo.	1,500
Un idem de Física, Química y Mineralogía	1,500
Un idem de Gramática y composición castellana, Filosofía y Literatura.	1,800

ANEXO A

		AL AÑO
Un idem de Francés	S/.	960
Un idem de Inglés		960
Un idem de Geografía Antigua, Moderna y del Perú		1,500
Un idem de Armas		960
Un idem de Algebra, Análisis y Mecánica racional		1,500
Un idem de Historia Antigua, Media, Moderna y del Perú.		1,500
Cuatro inspectores, a S/. 80		3,840
Para un ropero		360
Para un ecónomo		300
Para un primer cocinero		540
Para un primer mayordomo		540
Para un segundo cocinero		360
Para un segundo mayordomo		360
Para dos ayudantes de cocina a 20 soles		480
Para diez sirvientes a 20 soles		2,400
Para un tambor		240
Por cuarenta y una raciones de armada, a 45 cts. c.u. en 365 1/2 días.		6,743.47
Por gastos en el alimento de ciento cuarenta y cinco alumnos.		14,500
Por gastos en el vestuario de id., a S/. 73 c.u. al año.		10,585
Por gastos en el calzado de id. a S/. 30 c.u.		4,350
Por lavado y útiles de aseo		5,800
Por libros y útiles de enseñanza, a S/. 8 c.u.		1,160
Por repuestos en el servicio de mesa y cocina		1,000
Suma	S/.	76,798.47

A DEDUCIR

Por la pensión de 145 alumnos, en el orden siguiente:		
Por 10 alumnos, a soles 10 cada uno	S/.	1,200
Por 65 idem a 20 idem		15,600
Por 14 idem a 30 idem		5,040
Por 56 idem a 40 idem		26,880
	S/.	48,720
Total al año		28,078.47

ESCUELA NAVAL

Para un director, capitán de navío, profesor de Astronomía y Táctica Naval	S/.	4,640
Un sub-director(*)		

(*) Plaza no provista.

Un capitán de fragata, profesor de Pilotaje y Artillería Naval.	2,760
Un jefe del Detall, capitán de corbeta, profesor de Cálculos prácticos de navegación.	2,060
Para un cirujano mayor	2,760
Para un teniente 1° profesor de maniobra	1,260
Para un contador, Oficial 1° del cuerpo político	1,440
Para un capellán	840
Para un profesor de Derecho Internacional	1,200
Para un Farmacéutico	384
Para un Mayordomo	360
Para un cocinero	360
Para un ayudante de cocina	240
Para tres sirvientes, a soles 20 cada uno	720
Para veintiún raciones de armada, a 45 centavos cada una, en 365 1/2 días.	2,722
S/.	21,746

PONTON *METEORO*

Los jefes e inspectores de la escuela atienden al servicio

Para un segundo guardián	312
Para un idem carpintero	360
Para un lamparero	264
Para cinco artilleros de preferencia a S/. 20 c.u.	1,200
Para cuatro idem ordinarios a S/. 18 c.u.	864
Para cinco marineros, a S/. 16 c.u.	960
Para cuatro grumetes, a S/. 10 cada uno	480
Por veintiuna raciones de armada, a 45 c. cada una, en 365 1/2 días.	3,453.97
Por artículos navales.	500
S/.	8,393.97

PONTON *MARAÑON*

Para un segundo contramaestre S/.	480
Para un idem carpintero	360
Para un idem calafate	312
Para un herrero	480
Para cuatro artilleros de preferencia, a S/. 20 c. u.	960
Para dos idem ordinarios a S/. 18 c.u.	432
Para cuatro marineros a S/. 16 c. u.	768

ANEXO A

Por 14 raciones de armada, a 45 cts. cada una, en 365 1/2 días.		233.10
Por artículos navales		500
	S/.	4,525.10
Total al año S/.		62, 743.54

Importa el presupuesto la cantidad de sesenta y dos mil setecientos cuarenta y tres soles cincuenta y cuatro centavos.

En consecuencia, el Director de las Escuelas Naval y Preparatoria, elevará en el día el cuadro del personal, que conforme a este presupuesto debe dotar a las escuelas y establecerá en el servicio administrativo de ellas las modificaciones que de él se deriven.

Comuníquese al mencionado Director para su cumplimiento, hágase saber al ministerio de Hacienda, regístrese y publíquese.—Rúbrica de S. E. *HAZA.*

El Comercio, edición de la mañana, 5 de octubre de 1877.

ANEXO B

El pontón Meteoro *en marzo de 1879*

CUADERNO No 1, 30 de marzo de 1879

Lista de revista de comisario que pasan los S.S. Jefes, oficiales, profesores, alumnos, empleados subalternos y dotación del pontón *Meteoro* en el mes y día de la fecha (como se sabe en el pontón *Meteoro* funcionaba la Escuela Preparatoria).

Director — Capitán de Navío	Camilo N. Carrillo
Sub-Director — Capitán de Fragata	José M. Marquina
Jefe Detall — Capitán de Corbeta	Darío C. Gutiérrez
Contador Cajero — Oficial 1º del C. Político	José G. Becerra
Médico Cirujano de 2da. clase	José R. Fonseca
Profesor de gramática,filosofía, literatura y composición castellana	Manuel B. Pérez

Profesor de aritmética, álgebra y dibujo — Miguel Urbina
„ de francés — Sebastián Lorente y Benel
„ de inglés — Tomás Antony
„ de geografía — Enrique Benites
„ de historia — Arturo García
„ de álgebra, análisis y mecánica — Artidoro García Godos
„ de geometría descriptiva, dibujo y estereotomía — José B. Maticorena
„ de física, química y mineralogía — Pedro Valero
„ de armas — Francisco Courtheaux
Secretario amanuense — Joaquín Abalio
Inspector — Mariano Siles
„ — Juan Pardo
„ — Gerónimo Salamanca
„ — Pedro del Risco

ALUMNOS

No es posible transcribir toda la lista, pero sí vale la pena señalar a algunos de los alumnos que más tarde tendrían destacada actuación en la guerra con Chile:

Carlos B. Tizón — Carlos Revoredo — Bruno Bueno — Arturo de la Haza — Parcemón García (y García) — Grimaldo Villavicencio — Alejandro La Torre Bueno — Joaquín Miró Quesada — Emilio San Martín — Manuel Elías

(Bonnemaison) — Ricardo Cavenecia — Manuel M. Villar — Federico Sotomayor (y Vigil) — Abel Raygada — Domingo Valle Riestra — José F. García y Seminario — Pedro F. Borgoño — Luis B. Arce (y Folch) — Carlos Barandiarán.

En la lista de revista en referencia figuran tambien los empleados subalternos, los oficiales de mar, los artilleros de preferencia y ordinarios, así como los marineros: como ninguno de los nombres que aparecen tuvo, al parecer, proyección alguna en la guerra no los transcribimos en este anexo.

ANEXO C

Reglamento de la Escuela de Condestables

Lima, marzo 18 de 1878

Teniendo en consideración que por decreto de 3 de enero último, debe reglamentarse el servicio interior de la Sección de Condestables en la Escuela de Grumetes, se resuelve:

Art. 1º La Sección de Condestables de la Escuela de Grumetes estará sometida al reglamento de dicha Escuela, en cuanto no se oponga a esta resolución.

Art. 2º Los veinticinco alumnos que deben componer la Sección de Condestables, serán escogidos por el Director, entre los aprendices que, habiendo terminado los estudios de reglamento, reunan condiciones de idoneidad e inteligencia y cuya edad no sea menor de diez y seis años.

Art. 3º La instrucción teórica y práctica de los alumnos de la Sección, estará siempre a cargo de un oficial de marina, a propuesta del Director y su duración será de seis meses, terminados los cuales los alumnos rendirán el exámen respectivo.

Art. 4º La instrucción práctica de los aprendices comprende todos los ejercicios de las bocas de fuego de uso en la marina, sus trincas y desmontes. La teórica se llevará a cabo conforme al programa, dividido en treinta lecciones y aprobado en la fecha, y en su ejecución se cuidará de que las lecciones relativas a "Observaciones sobre los ejercicios de cañón" tengan lugar en el mismo día en que se practica el ejercicio correspondiente.

Art. 5º Los ejercicios prácticos de artillería tendrán lugar diariamente a mañana y tarde, con excepción de los sábados y lunes, en cuyos días se distribuirá convenientemente por el Director, los ejercicios siguientes:

De fusil de infantería
Del obús de montaña
De pistola, de sable y de chuzo
Del mortero y de la granada
De carabina
Cargar y descargar los proyectiles huecos
Lanzar cohetes de señales y quemar tarros de luz.— Instalación de un cohete sobre una boya de salvamento.
Armar en guerra la lancha, hacer el ejercicio de obús y hacer pasar la pieza de la proa a la popa y al revés.

Art. 6º Independientemente de esta instrucción, el Director hará la distribución correspondiente para que los aprendices se ocupen en las faenas siguientes:

1º Trabajos de cabullerías relativos al aparejo de un cañón
2º Fabricación de cartuchos de cañón
3º Confección de paquetes de metralla
4º Confección de tacos de las diferentes clases
5º Poner las piezas sobre calzos en tierra y retirarlas de ellos
6º Transportar una pieza a tierra y cambiarle afuste
7º Disponer diferentes piezas sobre calzos
8º Conservación de las piezas y de los proyectiles en tierra
9º Formar pilas de balas
10º Manejo de la pólvora en los depósitos y su ensaque
11º Práctica de la apreciación de las distancias a ojo

Art. 7º Terminada la instrucción de los alumnos de la sección, pasarán éstos a la fábrica de pólvora a continuar su educación practicando en este establecimiento, durante el término de un año, cumplido el cual serán dados de alta en los buques de la Armada en la clase de artilleros de preferencia, con el fin de que se presten sus servicios como cabos de cañón y ayudantes de los condestables, y asciendan conforme a la experiencia que adquieran y a la conducta que observen, sucesivamente a la clase de 2º y de 1º condestable.

Regístrese, comuníquese y publíquese. Rúbrica de S.E. *HAZA.*

Lima, marzo 18 de 1878

Siendo necesario reglamentar la enseñanza especial de los alumnos de la Escuela de Condestables, creado por decreto de 3 de enero último, he venido en expedir el siguiente:

PROGRAMA DE INSTRUCCION TEORICA PARA LOS APRENDICES DE CONDESTABLE

1º Lección.— Definiciones geométricas.— Línea, punto, clasificación de las líneas, plano, líneas paralelas, líneas perpendiculares, líneas horizontal y vertical.— Angulo, sus clasificaciones.—Circunferencia, diámetro, radio, arco, cuerda, círculo.— División de la circunferencia.— Medida de un ángulo.— Triángulo.— Su clasificación.— Rectángulo.— Esfera y sus líneas.— Cono y sus líneas.—Tronco de cono.— Cilindro.— Repaso de los múltiplos y sub-múltiplos del metro y del kilogramo y sus líneas.

2º Nomenclaturas.— Clasificación de los cañones de uso a bordo, nomenclatura del cañón, de los objetos de armamento que le están aplicados, de los obuses, del afuste de cuatro ruedas, de los objetos de armamento y de aparejo, del afuste de corredera.

3º Observaciones sobre los ejercicios.— Movimientos de la cureña, sujetar la artillería después de destrincada, manera de romper el cartucho y cebar, disposición para apuntar, manejo de espeques y palanquines, señales del cabo de cañón, punterías oblícuas de caza y de elevación máxima.

4º Nomenclaturas.— De los obuses, de los objetos de armamento que les están aplicados, de sus afustes, de los objetos de armamento y aparejo para

su servicio, del afuste del obús de montaña, de los objetos de armamento y demás que le son necesarios para su manejo.

5º Bocas de fuego y cargas.— De las diversas bocas de fuego empleadas en la marina, ánima y recámara de una pieza, calibres, diferentes cargas de pólvora para cada uno de los cañones de uso a bordo y su empleo según las distancias y las condiciones del proyectil.

6º Proyectiles.— Clasificación y uso de los proyectiles, clasificación de los huecos y de las metrallas, peso de un paquete de metralla, tarros de metralla, cañones en que se usan, empleo de varios proyectiles simultáneamente en la misma pieza, manera de cargar a bala y metralla, viento de una bala y de una bomba, su objeto, calibrar una bala, inconveniente del mucho viento.

7º Observaciones sobre los ejercicios.— Manera de dar fuego, pasar la lanada y prepararse para la carga, consideraciones sobre todos los casos que pueden ocurrir en estas operaciones.

8º Puntería.— Definiciones de línea de mira natural, eje de una pieza, línea de tiro, intersecciones de las líneas de mira y de tiro, trayectoria, intersección de ésta con la línea de mira, punto en blanco, número de estos, distancias de punto en blanco, aplicación a los diversos cañones y para el caso de tirar a metralla, punterías sin alza, apuntar por el eje, ángulo de mira, sus variaciones, ángulo de mira artificial, condiciones que precisan la determinación de la distancia de punto en blanco de una pieza.

9º Observaciones sobre los ejercicios.— Detalles relativos a la manera de cargar y atacar.

10º Puntería.— Alza y mira, determinación de la altura de esta última, uso de la alza según las distancias, alzas suplementarias, ángulo de proyección, sus valores según la inclinación del eje de la pieza, máximo alcance de una pieza, condiciones de que depende, influencias del agrandamiento del oído y del ángulo de proyección en el alcance, ángulo de proyección correspondiente al máximo alcance; alcance comparativo de la bala y de la metralla lanzados simultáneamente por la misma pieza, alcance relativo cuanto se tira a dos balas, reglas para apuntar con buen tiempo y mar gruesa en todas las posiciones que con respecto a ésta puede ocupar el buque.

11º Observaciones sobre los ejercicios.— Reglas y cuidados para los movimientos de poner en batería, tapar y trincar, reflexiones sobre pasar la lanada y cargar en el obús.

12º Pólvora y artificios.— Componentes de la pólvora, condiciones de que depende principalmente su buena calidad, influencia del tamaño de los granos en sus efectos, signos prácticos para conocer la bondad de la pólvora, reparación de ésta cuando ha perdido sus cualidades, polvorín, pruebas de la pólvora con el morterete de prueba y con el obús a cargas pequeñas.

13º Observaciones sobre los ejercicios.— Descripción y observaciones sobre el ejercicio de ambos bordos, desalojar uno y cubrir el otro en el ejercicio a discresión. Batiportar.

14º Pólvora y artificios.— Componentes de los artificios, misto de fuego y su uso, estopines, su clasificación, composiciones y usos, lanza-fuego, camiseta de fuego, cohetes de señales, manera de lanzarlos, frasco de luz, misto de espoleta, granada, manera de encenderla, mecha, cohetes de guerra, manera de lanzarlos, sus alcances.

15º Observaciones sobre los ejercicios.— Observaciones sobre el ejercicio del obús de uno y de ambos bordos (Abretonar).

16º Diferentes especies de tiros y fuegos.— Tiro horizontal, directo, de caza o de retirada; tiro de rebote, manera de apuntar, ángulo máximo de proyección, circunstancias favorables, medio de practicarlo sin alza o con ella, proyectiles que se emplean para este tiro; tiro a desarbolar, proyectiles que se emplean; tiro al casco, tiro a echar a pique, proyectiles que se emplean; tiro de enfilada y diagonal; tiro a toda elevación.

17º Observaciones sobre los ejercicios.— Ejercicios con los cañones de grueso calibre en baterías, y sus trincas.

18º Diferentes especies de tiros y fuegos.— Tiro con diversos proyectiles, cargas, distancias y penetraciones correspondientes a los cañones de uso en la marina; diversas especies de fuegos, fuego a discresión, de saludos, alternados, por secciones, por divisiones, por baterías, por bandas y convergentes; casos en que se emplean, tiro del mortero, diferencia con el del cañon, alcance máximo del mortero.

19º Observaciones sobre los ejercicios.— Ejercicio con los cañones de grueso calibre montados en torres y sus trincas.

20º Material de armamento y municiones.— Reconocimiento de las piezas de artillería, diámetro del oído, manera de medirlo, instrumentos que se emplean en el reconocimiento, práctica del reconocimiento, embarque y desembarque de la artillería, objetos de que se hace uso, práctica de esta operación.

21º Observaciones sobre los ejercicios.— Destrinque de la artillería y preparaciones al toque de generala; ejercicio del obús de montaña; desmonte de los cañones.

22º Material de armamento y municiones.— Colocación a bordo del material y de las municiones, colocación de los cañones, numeración de las piezas, colocación de los objetos de armamento de cada pieza, de los objetos destinados al servicio de una sección y al de toda la batería; colocación de las balas, de las metrallas y de los obuses; disposición de los proyectiles en las baterías para combate, arreglo y estiva de la pólvora, artificios y municiones en los pañoles de Santa Bárbara; dotación de municiones que debe tener cada pieza, desmonte de los cañones, cambio de afustes.

23º Observaciones sobre los ejercicios.— Puntería de los obuses en las embarcaciones menores, depósitos de las municiones en las mismas y aprestos de éstas para combate.

24º Material de armamento y municiones.— Manera de echar la artillería al agua; casos en que se practica esta operación, modo de proceder para no perder los cañones arrojados, modo de inutilizar una pieza, forma de los clavos de que se hace uso para clavarla, manera de desclavarla.

25º Observaciones sobre el manejo de las armas de fuego portátiles de uso a bordo.— Distancia del tiro de un fusil de infantería, del de una carabina, uso del alza en las punterías, manejo del revólver.

26º Material de armamento y municiones.— Diferentes especies de tacos, saleros para obús, cartuchos para cañón, materiales de que se fabrican y sus ventajas, depósito de los cartuchos a bordo, marcas de los cartuchos, precauciones en el embarque y desembarque de la pólvora, dotación de pólvora para cada cañón, carga y descarga de los proyectiles huecos, precauciones que exigen estas operaciones.

27º Observaciones sobre los ejercicios.— Tiro a toda la extensión del braguero; observaciones sobre el ejercicio del tiro convergente.

28º Deberes de los jefes de piezas y de los cargadores.— Cuidado del material a bordo, limpieza de la artillería, conservación de las piezas de ésta.

29º Observaciones sobre los ejercicios.— Continuación de las observaciones sobre el ejercicio del tiro convergente.

30º Deberes de los jefes de piezas y de los cargadores.— Deberes generales de los artilleros a bordo de los buques, del cabo de cañón, cargadores y demás sirvientes durante el ejercicio, deberes de los mismos en zafarrancho de combate, de incendio y en abordaje, división del equipaje a bordo de los buques y sus repartos para los casos anteriores, armas de que deben estar provistos el cabo de cañón y los demás sirvientes durante el combate, deberes, servicio y armas de los proveedores de las baterías en caso de combate, toques de tambor, de corneta, de campana y de pito destinados a indicar los diversos movimientos del equipaje durante el combate.

Regístrese, comuníquese y publíquese.— Rúbrica de S. E. *HAZA.*

El Peruano, martes 26 marzo 1878, p. 1, 6ta. col.

ANEXO D

Reglamento y programa de la Escuela de Maquinistas

Ministerio de Guerra y Marina

Lima, abril 16 de 1878

Teniendo en consideración que es necesario designar el régimen interior de la Sección de Maquinistas creada en la Escuela de Artes, por decreto de 31 de diciembre último, se resuelve:

1º La Sección de Maquinistas de la Escuela de Artes, estará sometida al Reglamento de esta Escuela, en cuanto no se oponga a la presente resolución.

2º La instrucción especial que se dará a los alumnos de la Sección durará un año, será conforme a los programas aprobados en la fecha y comprende los ramos siguientes:

1º Ideas generales de Arquitectura Naval
2º Máquinas a vapor marinas
3º Inglés
4º Dibujo de máquinas y de sus órganos

3º Además de la instrucción antes detallada, los alumnos concurrirán cinco horas diarias a los talleres de mecánica de la Escuela conforme a la distribución que establecerá el Director; y a la clase de Física, en cuyo curso harán un estudio especial del tratado de Calórico en sus aplicaciones a las máquinas de vapor.

4º Para la enseñanza de los cursos de Arquitectura Naval y de Máquinas a vapor marinas, tendrá la sección un profesor,cuya renta será de mil doscientos soles al año. La de los cursos de Inglés y de Dibujo, que se dictan en la Escuela, se hará extensiva a los alumnos de la sección de maquinistas.

5º La admisión de los alumnos a la sección de maquinistas, será decretada por el Ministerio de Guerra y Marina, a propuesta del Director, siempre que los candidatos reunan las condiciones siguientes:

1a. No tener menos de diez y ocho años de edad
2a. Ser bien conformado, de buena salud y de moralidad reconocida
3a. Conocer, conforme a los programas de la Escuela de Artes, los ramos de instrucción siguientes:
Aritmética práctica
Algebra
Geometría elemental
Trigonometría rectilínea

Geometría descriptiva
Mecánica
Física
Química
Francés o inglés
Dibujo lineal geométrico y de ornamentos y labado

Todos estos requisitos se comprobarán respectivamente, presentando la fe de Bautismo, el certificado de reconocimiento del cirujano que nombre el Ministerio, los de los Directores de los colegios en que haya hecho su instrucción elemental; y finalmente, rindiendo examen de los ramos de que habla la cláusula 3a, ante la Junta de Profesores que nombre el Director de la Escuela.

6º Los candidatos que reunan la condición 2a. del artículo anterior y que no posean la instrucción completa exigida por la cláusula 3a, sino parte de ella, podrán ingresar en la Escuela de Artes, para completarla, siempre que el número de alumnos de la sección sea menor que el de veinte y con ellos no pase de este número; en tal caso, se les exigirá cuando menos, la edad de diez y seis años. Los alumnos que ingresen bajo tales condiciones, se considerarán como pertenecientes a la sección de maquinistas, durante el tiempo que empleen en adquirir la instrucción preparatoria, bajo la dependencia del Ministerio de Guerra y Marina, para los fines del artículo 9º.

7º Los alumnos de la Escuela de Artes que hubiesen terminado los estudios que designa el reglamento general de dicha Escuela, sólo necesitarán para ingresar a la sección de maquinistas, haber sido calificados cuando menos, como buenos en los exámenes de los cursos de su último año, además de satisfacer a las condiciones 1a. y 2a. del artículo 5º.

8º Los alumnos de la sección de maquinistas que terminen la instrucción especial que se ha detallado, pasarán a la Factoría Naval de Bellavista, previo exámen general de suficiencia para practicar en ella, durante un año, en los talleres respectivos, con el jornal de dos soles; terminado este plazo, serán embarcados en los buques de la armada en la clase de ayudantes de máquina y permanecerán en ellos en esta condición, mientras por sus aptitudes y buena conducta, se hagan acreedores a la clase de cuartos maquinistas; y sucesivamente a las de 3º, 2º y 1º maquinista, estando en todo caso obligados a prestar sus servicios al Estado durante cinco años consecutivos, a partir de la fecha de su embarque.

9º Para el sostenimiento de la Sección, abonará el Estado a la Escuela de Artes, el sueldo del profesor designado en el artículo 4º y veinte soles mensuales por cada uno de los veinte alumnos de que se compone la sección, para los fines que determina el Reglamento general de dicha Escuela; cuyo gasto se aplicará a la partida única del pliego 5º del Presupuesto general vigente.

Regístrese, comuníquese y publíquese. Rúbrica de S. E. *HAZA.*

Lima, abril 16 de 1878

Considerando que es necesario designar el programa de las materias, conforme al cual deben adquirir su instrucción los alumnos de la Sección de

ANEXO D

Maquinistas, creada en la Escuela de Artes, por decreto de 31 de diciembre último, he venido en expedir los siguientes:

Programa de instrucción para los aprendices de la sección de Maquinistas

Elementos de construcción naval.

1a. Lección.— Propiedades generales de los buques.— Forma de los buques.—Definiciones de: casco, obra viva, obra muerta, línea de flotación, proa, popa, costados, amuradas, bandas, eslora, manga, puntal, aparejo, arboladura, velamen, jarcias muertas, maniobra, mura, calados, ejes, longitudinal, transversal y vertical.— Explicación de las voces técnicas usadas en construcción.

2a. Flotación y estabilidad.— Condiciones de flotación.— Condiciones de estabilidad.— Centro de volumen de la parte sumergida.— Distancia de los centros de presión.— Alturas del metacentro.— Momento de estabilidad.— Preceptos para obtener la mejor estabilidad.— Influencia de las condiciones de estabilidad en la forma de los buques. Experiencias para calcular el grado de estabilidad.

3a. Andar de los buques.— Fuerzas motrices.— Resistencia de los fluídos.—Cálculo de la resistencia que opone el agua a los buques.— Resistencia del aire.—Influencia de las condiciones de movilidad en la forma de los buques.— Limpieza de los fondos.

4a Construcción del casco de los buques.— Gradas.— Quilla.— Roda y Codaste.— Cuadernas.— Vagras.— Peto de popa.— Proa. Baos.— Forros.— Ligazones oblícuas.— Forro de cobre.— Cubiertas.— Mamparos.— Escotillas y portas.— Planos de los buques.— Clasificación de los buques.— Bote al agua.— Maderas de construcción.

Máquinas a vapor marinas

1a. Parte

Calderas o Generadores

Lección 1a. Detalles de las calderas.— Hogares.— Ceniceros.— Barra de apoyo.— Hornos.— Corrientes de flama.— Chimeneas.— Camisetas de estas — Collarín de la chimenea-Anillos para sujetar los vientos— Chimeneas de dobles y de telescopio-Parrillas-Apoyos de estas-Altar-Tirantes y Teleras-Su necesidad-Sus disposiciones-Sus inconvenientes-Cálculo aproximado de su resistencia-Tubos de nivel-Llaves de aforo-Pito de alarma-Alimentación de las calderas-Bombas alimentarias-Tanque alimentario.

2a. Auxiliares de las calderas-Máquina auxiliar para la alimentación-Donkey de Penn-Inyectador de Giffard-Toma de agua y extracción-Llave de descarga-Tubos de extracción-Medida de la presión-Organo de seguridad de las calderas-Válvula de seguridad-Carga que debe soportar según la tensión del vapor-Válvula atmosférica.

3a. Tubos, llaves y válvulas de las calderas.— Metal empleado en los tubos- Reunión de los tubos entre sí con el buque o con la caldera-Junturas co-

rredizas de algunos tubos-Formas diversas de las llaves-Válvula de detención-De comunicación-De alimentación-De Kingston-Disposición de los tubos-Tubo de Extracción-Tubo de alimentación-Tubo conductor de vapor-Tubo de las llaves de servicio-Tubo de vapor para el Donkey-Tubo de vapor para los destiladores-Toma de vapor para los pañoles-Tubos diversos-Envoltura de las calderas y de los tubos.

4a. Condiciones de las calderas.— Pruebas de las calderas-Superficie de calefacción-Aparato evaporador de una máquina marina-Calderas empleadas en la mar-Sistema de Watt-Calderas tubulares y de chorros de agua verticales-Calderas cilíndricas tubulares y de fogones interiores-Condiciones a que deben satisfacer las calderas empleadas en la mar-Forma exterior de las calderas-Metal empleado en la construcción de las calderas-Número de calderas que componen el aparato evaporador de un buque.

5a. Clasificación de las calderas.— Calderas tubulares-Sus especies-Ventajas e inconvenientes de las calderas tubulares-Tubos de fierro y de cobre-Unión de los tubos a sus placas respectivas-Cálculo práctico de los elementos para la construcción de una caldera con relación a la fuerza nominal de la máquina-Calderas de Lamb y Summer-Calderas de alta presión-Recalentadores.

2da. Parte

Examen comparativo de los principales tipos de máquinas a vapor marinas

6ta. Preliminares.— Historia de la máquina de vapor-Papin-Máquina de Savery-Máquina de Newcomen-Primera patente de Watt-Máquinas de simple efecto-Segunda y tercera patentes de Watt-Máquinas de doble efecto-Cuarta patente-Máquinas de rotación.

7a. Máquinas de balancín y de ruedas.— Primeros ensayos de navegación a vapor-Jouffrey-Livingston-Fulton-Ensayos infructuosos emprendidos en Francia-Máquinas del *Sphinx*-Tipo uniforme de las máquinas de balancín-Descripción sumaria de la máquina de balancín-Disposiciones generales del aparato-Placa de fundación-Cilindro-Pistón-Condensador-Bomba de aire-Caja de distribución-Tanque-Bomba alimentador-Válvula de purga y de salida-Paralelogramo articulado-Balancines-Biela-Eje principal-Manivela de unión-Ruedas de paletas-Exéntrico-Aparato para desarticular la barra del Exéntrico-Cambio de marcha-Ventajas, características de la máquina de balancín.

8a. Potencia de los aparatos a vapor.— Caballo de Watt-Su valor en medidas métricas-Caballo nominal-Falsa aplicación de esta unidad-Caballo de baja presión-Caballo de 30 litros-Potencia efectiva-Potencia bruta-Caballo de 100 kilográmetros-Reglas usadas en Inglaterra.

9a. Resultados obtenidos con las máquinas marinas de balancín.— Elementos de comparación-Resistencia de las carenas-Relación entre la potencia de la máquina y la velocidad de los buques-Peso de las máquinas por caballo-Consumo de carbón-Número de días de horno-Distancia franqueable-

ANEXO D

Consumo de carbón por milla-Consumo por milla y por toneladas de cargamento-Discusión de los resultados obtenidos-Consecuencias ventajosas del incremento de la magnitud absoluta de los buques-Límite de la magnitud absoluta de las carenas-Peso de las máquinas propiamente dichas-Peso de las calderas-Espacio total que absorven los aparatos.

10a. Máquinas de ruedas de conexión directa.— Aplicación de estas máquinas a la navegación-Inconvenientes generales de las máquinas de balancín-Empleo en tierra de las máquinas de conexión directa-Principales sistemas-Supresión del condensador.— Alta presión-Aplicación de este sistema a las máquinas marinas-Necesidad de conservar el condensador y la bomba de aire-Presión media-Principales tipos de máquinas de conexión directa sin ruedas—Máquinas de cuatro cilindros-Máquinas de biela directa-Máquinas de cilindros inclinados-Máquinas de campana-Máquinas de guías articuladas-Máquinas de cilindros oxilantes-Máquinas dobles acopladas sobre una manivela única-Examen de los resultados obtenidos con las máquinas de conexión directa de ruedas-Reducción de pesos-Gran velocidad-Falta de solidez-Corta provisión de combustible-Cargamento insuficiente.

11a. Máquinas de hélice-Consideraciones generales-Insuficiencia de los buques de ruedas para el combate-No pueden navegar a la vela-Los buques de hélice conservan todas sus cualidades de buques de guerra-Desarrollo progresivo marina de hélice-Buques mixtos-Buques de gran velocidad-Principales tipos de las máquinas de hélice-Primeras máquinas de hélice-Mecanismos especiales-Máquinas de engranage-Máquinas de cuatro cilindros-Máquinas aplicadas al forro interior del buque-Máquinas de bielas invertidas.

12a. Continuación de la lección anterior.— Resultados obtenidos con los buques de hélice-Observación sobre el número de vueltas-Presión-Peso de los aparatos-Velocidad-Mínima resistencia de las carenas de grandes dimensiones-Resultados obtenidos a todo vapor-Resultados obtenidos con la mitad del número de las calderas.

13a. Máquinas de diversos sistemas.— Máquinas de hélice de alta presión-Cañoneras de baterías flotantes-Resultados obtenidos-Peso de los aparatos-Necesidad de alimentar con agua dulce-Aparatos auxiliares-Capacidad que ocupan-Aparato de Belleville-Máquinas de hélice para buques de transporte-Máquinas de cilindros inclinados-Máquinas de mortero-Máquinas de rotación-Máquinas de Watt-Máquina de Braman-Máquina de disco.

3a. Parte

Estudio detallado de los principales órganos de las máquinas de vapor marinas

14a. Cilindro a vapor.— Cálculo de las dimensiones principales-Proporción entre el diámetro y la carrera-Ventajas de las grandes carreras-Velocidad del émbolo-Sus límites-Espesor de las paredes-Cargas que soportan-Junturas de los fondos y tapas de los cilindros-Pernos de unión-Formas generales de los cilindros en algunos casos particulares.

15a. Continuación de la lección anterior.— Consumo de vapor-Espacios muertos-Necesidad de reducirlos al mínimo-Influencia de la presencia de

cierta cantidad de agua en los cilindros-Aparatos de purga-Caso en que toda el agua se vaporiza en cada golpe de émbolo-Necesidad de las camias (Sic) de vapor-Cilindros de las máquinas de Cornouailles-Vapor recalentado-Accesorios del cilindro-Cajas de estopas-Quarniciones y pernos de ajuste-Caja de estopas de la máquina de Cornouailles-Idem de las máquinas de hélice-Engrase de las barras del émbolo-Válvula de seguridad-Llaves engrasadoras.

16a. Embolo motor-Embolos guarnecidos con cañamo-Pernos de ajuste-Guarniciones metálicas-Diferentes variedades-Cubre junturas-Embolo de fierro forzado-Embolo acanalado-Unión de las barras con el cuerpo del émbolo-Embolo de las máquinas aplicadas al forro-Aplicación de guarniciones metálicas a las cajas de estopa.

17a. Orificios del cilindro de vapor.— Leyes usuales del derrame de los vapores-Presión necesaria para determinar el derrame al cilindro-Orificios de admisión-Sección por caballo nominal-Orificios de evacuación-Sección por caballo nominal-Inconvenientes de los orificios de gran sección-Cálculo de la presión del vapor en el caso de las dimensiones usuales de los orificios-Proporciones convenientes entre la altura y la abertura de los orificios.

18a. Caja de distribución.— Cajas de distribución equilibradas-Id. en forma de D-Posición de las guarniciones-Cálculos de las presiones que soportan las diferentes partes de la caja-Cajas fraccionadas-Cajas cilíndricas-Cajas de nuez y diversas-Cálculo de las presiones que soportan las cajas de nuez-Compensadores-Guarniciones-Peligros de los escapes de vapor-Medios para reconocerlos-Guarniciones perfeccionadas-Cajas de dos orificios-Cajas de las cañoneras-Cajas fraccionadas.

19a. Estudio de la regulación.— Diagrama circular.— Su trazado-Angulos de las manivelas y de los exéntricos-Posición del exéntrico para la marcha adelante y la marcha atrás-Determinación práctica de la posición del exéntrico en el eje-Discusión de los puntos más importantes de la regulación-Encontrar por medio del diagrama circular, las dimensiones de la caja de distribución que dé una regulación determinada.

20a. Continuación de la lección anterior.— Diagramas de verificación-Influencia de la ubicuidad de las bielas-Insuficiencia del diagrama circular-Trazado del diagrama elíptico-Idem del sinusuidal-Determinación de todos los elementos de la regulación en función de la carrera y en función de los ángulos descritos-Marcha atrás-Desigualdad de los elementos de la regulación encima y debajo del émbolo-Ejemplos de regulación.

21a. Medida de la potencia de las máquinas.— Indicador de Watt-Manera de funcionar del aparato-Diagramas-Medida de la potencia de la máquina—Indicador Garmer-Contador-Planímetro-Diagramas de las máquinas de alta presión-Instrumentos apropiados a las grandes velocidades de rotación-Inclinaciones diversas que resultan de la forma de los diagramas.

22a. Mecanismos para cambiar de marcha.— Mecanismos para mover el exéntrico sobre el eje en el sistema de máquinas de ruedas.— Idem en las máquinas de hélice-Sistema Gaache-Mecanismos que pueden funcionar durante la marcha-Estudios de algunos mecanismos especiales.

23a. Continuación de la lección anterior.— Corredera de Stephenson-Definición geométrica-Caso de una dirección rectilínea que pasa por el centro de los exéntricos—Trazado de la curva envoltura de las posiciones extremas de la corredera-Expresión de la carrera del punto medio-Modificaciones en la suspensión de la caja de distribución-Forma de la corredera-Corredera lla-

mada de barras cruzadas-Caso de una directriz rectilínea que pasa por una de las extremidades de la corredera-Caso de una directriz que se mueve paralelamente a sí misma-Corredera invertida-Sistema de ejecución-Mecanismos diversos.

24a. Aparatos para moderar la potencia de las máquinas.— Válvula-Válvulas de mariposa-Registro de las máquinas de hélice-Péndulo cónico-Su utilidad para las máquinas de hélice-Aparato de Silver-Aparato de expansión variable —Necesidad de la expansión variable— Expansión variable obtenida por el cambio de la posisión angular del exéntrico-Idem por el cambio de la carrena de la caja de distribución-Expansión variable por la corredera de Stephenson-Válvula especial movida por exéntrico de estado variable-Límites de la expansión en este caso-Válvula dirigida por una corredera especial-Aparato de Moll-Expansiones variables producidas por medio de aparatos especiales-Válvulas de asientos dobles-Trazado de los aparatos especiales para su expansión-Correderas conducidas por estos aparatos.

25a. Aparatos para la condensación.— Condensadores de inyección directa-Volumen del condensador-Formas generales-Solidez de las paredes-Junturas-Agujeros de entrada-Necesidad de aislar el condensador y el cilindro-Cálculo de la cantidad de agua de inyección-Registro y tuvo (sic) de inyección-Tomas de agua-Llaves y coladores-Inyección con el agua de la centina-Válvulas de purga-Barómetro de Siphon y de cubeta-Manómetro de Bourdon.

26a. Continuación de la lección anterior.— Condensadores de superficie-Utilidad de los aparatos de condensación exterior para las máquinas marinas-Sistema de Hall-Multiplicidad de los tubos-Cantidad de agua refrigerante-Purgador de aire-Destilador-Necesidad de los condensadores de superficie para las máquinas de alta presión-Aparatos de las cañoneras-Condensador de Person-Condensación directa de agua dulce con refrigerante.

27a. Bomba de aire.— Bombas de aire de simple efecto-Cálculo de su volumen teórico-Secolón de las clapatelas-Detalles de ejecución-Utilidad de las clapatelas de cabeza-Válvula atmosférica-Bombas de aire de clapatelas circulares.

28a. Continuación de la lección anterior.— Bombas de aire de las máquinas de hélice-Bombas de simple efecto-Bombas de doble efecto-Dirección del eje-Transmisiones de movimientos-Clapatelas de aspiración y de expulsión-Dificultades de ejecución-Clapatelas de Cauchu-Clapatelas circulares-Clapatelas rectangulares-Observación sobre la posición de las clapatelas-Observaciones sobre la manera de funcionar de las bombas de aire de gran velocidad.

29a. Tanque y tubo de descarga.— Utilidad del tanque-Tanques abiertos al aire libre-Tanques invertidos-Depósitos de aire-Tubo de descarga-Sección-Posición del orificio-Registros de Evacuación inferior a la línea de flotación- Registros y válvulas de cerradura-Llave reglamentaria-Válvulas de seguridad.

30a. Aparatos de alimentación.— Bombas alimentarias y bombas de centina-Cálculo del volumen teórico de la bomba alimentaria-Sección de la clapatela y del tubo de alimentación-Detalles de construcción-Caja de válvula-Bombas alimentarias de las máquinas de hélice-Bombas de centina-Trasmisiones de movimiento-Aparatos auxiliares de alimentación-Bomba de brazos-Caballo alimentador-Modelos diversos-Modelo reglamentario-Aparato de Giffard-Explicación sumaria del modo como funciona.

31a. Barras y travesaños del émbolo.— Observaciones sucintas sobre los cálculos de la resistencia de los materiales-Diversos modos de ensamblar la barra con el travesaño-Resistencia de la barra a la tracción-Cálculo de la chaveta-Resistencia a la comprensión-Cálculo del travesaño de las máquinas de balancín-Travesaño de las máquinas de conexión directa-Sujeción de las máquinas de bielas invertidas.

32a. Biela principal.— Formas de ejecución-Fuerzas que solicitan a la biela principal-Cuerpos de la biela-Articulaciones-Medios de ajuste-Diferentes variedades de las cabezas de la biela-Frotamiento bajo el punto de vista de las pérdidas de trabajo-Corrosión de las superficies y desarrollo de calor-Coeficiente de alteración-Engrase de las cabezas de las bielas-Metal anti-fricción-Roseage de agua-Precauciones generales.

33a. Guías.— Guías articuladas-Sistema unitivo de Watt-Diferentes transformaciones de que es susceptible-Trazado usual del paralelogramo de las máquinas de balancín-Sistema de Olivier Evans-Guías fijos-Disposiciones elementales-Frotamiento-Trabajo absorvido-Presión por unidad de superficie-Velocidad-Coeficiente de alteración-Uso de las correderas-Medio de remediarlo.

34a. Balancines.— Cálculo de la carga soportada en un punto cualquiera del balancín-Forma de los balancines de fundición-Importancia de las molduras-Balancines compuestos de dos gualderas paralelas-Balancines de planchas de fierro batido-Balancines de fierro forjado-Balancines de trasmisión de movimiento a la bomba de aire.

35a. Manivelas.— Descripción de la manivela y su ajuste al eje-Cálculo del esfuerzo máximo soportado por el perno, el ojo, el cuerpo y el cabo de la manivela-Carga de la chaveta-Contrapeso de las manivelas.

36a. Arbol ó eje.— Cálculo de par de torsión del eje principal-Ejes a dos manivelas-Esfuerzo de flexión-Presión ejercida sobre los puntos de apoyo-Ejes acodados una vez-Torsión y flexión-Presión sobre los soportes adelante y atrás-Ejes acodados dos veces completas-Ejes compuestos de dos codos distintos-Ejes de seis codos.

37a. Soportes del eje.— Descripción del soporte de ejes principales-Soportes de los extremos del eje-Soportes de las máquinas de hélice-Frotamiento-Coeficiente de alteración-Engrase-Ajuste-Soportes engrasadores.

38a. De las fuerzas de inercia.— Influencia de las fuerzas de inercia sobre los esfuerzos trasmitidos al botón de la manivela-Caso de las velocidades moderadas-Caso de las grandes velocidades-Acción de las fuerzas de inercia sobre los puntos fijos-Efectos de los contrapesos-Límites de la velocidad de rotación.

39a. Ruedas de paletas.— Ruedas de paletas fijas-Modo de acción-Utilización-Pérdidas-Resistencia relativa-Altura longitud, inmersión y espacio que ocupan las paletas-Manera de determinar las dimensiones de las ruedas para un buque determinado, en función de la potencia de máquina-Formas de ejecución-Discos Radios-Paletas-Pernos de unión-Necesidad de hacer variar la posición de las paletas sobre el radio-Ruedas fijas.

40a. Continuación de la lección anterior.— Ruedas de paletas movibles-Imperfección de las ruedas de paletas fijas-Diversos medios propuestos para remediarla-Ruedas de paletas verticales-Ruedas de paletas de inclinación variable-Detalles de ejecución-Ventajas e inconvenientes de las ruedas articuladas.

41a. Hélices.— Estudios preliminares-Trabajos de Deslisle-De Sauvage-De Ericson-Primeros ensayos de Smith-Resultados definitivos-Incertidumbre sobre las proporciones que deben darse a las hélices-Experimentos practicados-Modo de comparación-Resistencia relativa-Número de aspas-Razón del paso al diámetro-Fracción de paso-Par elemental-Utilización-Importancia de la inmersión-Experiencia de tracción al punto fijo.

42a. Continuación de la lección anterior.— Formas de las hélices-Definición del paso de entrada y del de salida-Paso medio-Forma de las aspas-Hélices de dos, cuatro o seis aspas-Tubo central-Espesor de las aspas-Deformaciones después de sacadas de la fundición-Hélices de aspas dobles-De aspas triples-Hélices de Vergne.

43a. Instalación de los ejes.— Hélices fijas-Chumaceras del Codaste-Caja de estopas-Soporte de atrás-Ejes intermedios-Piezas de embrague-Freno-Virador-Estribo-Unión de los ejes intermedios-Unión sistema Cardan-Rótulas-Hélices apoyadas en el falso codaste-Cojinetes respectivos.

44a. Continuación de la lección anterior.— Hélices amovibles-Marco de suspensión-Entalladuras en forma de T-Estribo exterior-Unión de los ejes-Estribo interior-Inconvenientes de la entalladura en forma de T-Entalladura en forma de pirámide-Sistema mecánico para meter adentro del eje.

4a. Parte

Manejo de las máquinas de vapor a bordo

45a. Preparación de las máquinas para ponerlas en movimiento.— Modo de llenar las calderas-Altura que debe tener el agua en ellas-Encender los fuegos- Revista general de la máquina mientras se está formando el vapor-Válvula de cuello-Lubricadores-Vientos de la chimenea-Aire contenido en la máquina-Poner los fuegos atrás-Estado de la válvula de seguridad en este caso.

46a. Continuación de la lección anterior.— Caso de que el vapor sale de la caldera mezclado con el agua-Purgar la máquina-Caso en que puede ahorrarse la purga-Purgar en el caso de carecer la máquina de la 1a. llave de purga-Causa del retardo en formarse el vacío-Modo de evitar este retardo.

47a. Del modo de poner las máquinas en acción y causas que pueden impedirlo.— Dar movimiento a la máquina-Excesivo calor del condensador-Entorpecimiento de los escéntricos (sic)-Caso de estar mal cerrada la segunda válvula de purga-Comunicación de las calderas entre sí en algunos casos-Obstrucción del tubo de inyección-Poca tensión del vapor-Enmohecimiento del émbolo-Prevenciones en caso de retardarse la salida del buque-Tensión del vapor al principiar a sudar.

48a. Máquinas en movimiento.— Navegar a media fuerza-Parar la máquina-Ciar-Manejo de los fuegos-Arreglo de la combustión-Economía del combustible-Las calderas no producen el vapor suficiente.

49a. Continuación de la lección anterior.— Extracción de las sales de las calderas — Intervalos entre los cuales se practica esta operación-Atenciones que exigen los tubos y llaves indicadoras de la altura del agua en las calderas-Cuidado de los ceniceros-Intervalos para su limpieza-Cuidado de las parrillas.

50a. Continuación de la lección anterior.— Tiro de las chimeneas-Manejo del aparato alimentario-Caso de que el agua esté escasa en las calderas-Atenciones con la válvula de seguridad-Efecto de las cabezadas y balances en la salida del vapor por la válvula de seguridad.

51a. Continuación de la lección anterior.— Arreglo de la inyección y temperatura del condensador-Arreglo de las paletas de las ruedas-Disposición de las ruedas cuando se navega con velas-Modo de desarmar las paletas-Desconectar las ruedas.

52a. Continuación de la lección anterior.— Cuidados que exigen las partes frotantes de la máquina-Conservación de los tubos-Reconocimiento de las carboneras-Disposiciones para el caso de combate-Id. para los casos de vientos duros.

53a. De las averías y modo de repararlas.— Prevenciones cuando se teme alguna avería-Averías en el condensador-Entorpecimiento de las llaves de extracción-Resumideros de las máquinas-Diferentes clases de masillas-Reconocimiento del ajuste del émbolo-Id. de la válvula de distribución.

54a. Continuación de la lección anterior.— Interrupción de la válvula de seguridad-Navegar con una máquina sola-Funcionar sin tapa de cilindro-Causa del deterioro de las calderas-Derrames en las calderas-Averías en las calderas en caso de combate.

55a. Continuación de la lección anterior.— Averías en la bomba de aire-En los manómetros-En la chimenea-Achicar el agua que hace el buque con la máquina-Averías en las ruedas-En el tubo de vapor y alimentario-En los dados y cojinetes de los árboles-En los tambores-En los buques de hélice-Aplicación del vapor para apagar los incendios.

56a. De las máquinas mientras el buque está en puerto.— Modo de vaciar las calderas-Limpieza de las máquinas-Id. de las calderas-Disposición de las cajas de estopas-Renovación de los empaquetados o forros de estopas.

57a. Continuación de la lección anterior.— Rectificación de la sujeción de las máquinas al casco después de los malos tiempos-Id. del árbol o eje de las ruedas-Ajuste de la barra del escéntrico (sic)-Examen de las válvulas de distribución o repartidoras y modo de corregir sus defectos-Arreglo de la posición de las válvulas de distribución.

58a. Continuación de la lección anterior.— Examen del aparato para el movimiento paralelo-Id. de los manómetros-Mover las máquinas a mano-Modo de levantar y colocar en su sitio las tapas de los cilindros con ayuda del vapor-Aparato para registrar la entrada de los tubos en el fondo o costados del buque-Prevenciones particulares para los buques de hélice.

Regístrese, comuníquese y publíquese. Rúbrica de S. E. *HAZA.*

El Peruano, sábado 20 de abril 1878, p. 2, 5ta. col.

NOTAS AL CAPITULO III

1. AMNP. Escuela Naval y Preparatoria. Memoria 1877, p. 1.
2. *Ibídem*, p. 4.
3. *Ibídem*, p. 5.
4. *El Peruano*, jueves 24 de enero de 1878, p. 2.
5. *El Nacional*, edición del 28 de enero de 1878.
6. AMNP. Decretos Supremos, 1877, L.C. Nº 213, p. 148.
7. AMNP. Escuela Naval y Preparatoria. Memoria 1877, p. 2.
8. *Ibídem*, p. 4.
9. *El Nacional*, edición del 9 de mayo de 1878.
10. *El Comercio*, edición de la tarde, 3 de abril de 1877.
11. ACEHM. Paquete O.1878, Nº 2.
12. AMNP. Ministerio de Guerra y Marina 1876-1878. L.C. Nº 169, p. 123.
13. *El Peruano*, edición del 26 de enero de 1878.
14. *El Peruano*, edición del 8 de febrero de 1878.
15. *El Peruano*, edición del 11 de febrero de 1878.
16. *El Peruano*, edición del martes 12 de febrero de 1878.
17. *El Peruano*, edición del miércoles 6 de febrero de 1878.
18. AMNP. Escuela Naval y Preparatoria, Memoria 1877, p. 6.
19. *El Peruano*, edición del sábado 5 de enero de 1878.
20. AMNP. Escuela Naval y Preparatoria, Biblioteca 1876, doc. 5 fojas 5 y 6.
21. AMNP. Escuela Naval y Preparatoria. Memoria 1877, p. 6.
22. *El Nacional*, edición del día 9 de abril de 1877.
23. *Ibídem*.
24. AMNP. Escuela Naval y Preparatoria. Memoria 1877, p. 6.
25. El monitor fue sublevado en favor del caudillo Nicolás de Piérola en mayo de 1877.
26. AMNP. Comandancia General de Marina, 1877, L.C. Nº 319, p. 337.
27. ACEHM. 1878-3. Prefecturas.
28. AMNP. *Urcos*, lancha a vapor, Comandancia General de Marina, 1876, doc. 5, foja 13.
29. AMNP. Ministerio de Guerra y Marina, 1876-1878, L. C. Nº 169, pp. 318, 319.
30. AMNP. Presos, Comandancia General de Marina, 1876.
31. *Ibídem*.
32. ACEHM. 1878-3. Prefecturas.
33. ACEHM. Legajo Escuela de Clases, año 1878.
34. *Ibídem*.
35. *El Peruano*, martes 22 de enero de 1878.
36. ACEHM. Prefecturas, 1878-3, legajo Huánuco.

37. *Ibidem.*
38. ACEHM. Paquete 0.1879-7
39. *Ibidem.*
40. AMNP. Comandancia General de Marina, 1878-79, L.C. Nº 327, p. 80.
41. *El Peruano,* miércoles 16 de enero de 1878.
42. *El Peruano,* viernes 18 de enero de 1878.
43. *El Peruano,* viernes 11 de enero de 1878, que reproduce el artículo del *South Pacific Times.*
44. *El Peruano,* lunes 3 de junio de 1878.
45. *El Peruano,* miércoles 5 de junio de 1878.
46. *El Peruano,* jueves 3 de enero de 1878.
47. *El Peruano,* jueves 3 de enero de 1878.
48. *El Peruano,* miércoles 6 de febrero de 1878.
49. *El Peruano,* jueves 3 de enero de 1878.
50. *El Peruano,* viernes 4 de enero de 1878.

Capítulo IV

RUTINA Y SUCESOS EN LA ARMADA (1876-1879)

Entre 1876 y la víspera de la guerra con Chile, en los primeros meses de 1879, son escasos los cambios y casi nulas las mejoras materiales en el entonces llamado Ramo de Marina. La tantas veces mencionada crisis fiscal, la continua inestabilidad política, la rebelión del monitor *Huáscar* en 1877, el enfrentamiento de connotados jefes navales con el Gobierno y otros problemas, crearían finalmente un clima nada propicio para iniciar o consolidar tareas destinadas a dejar huella positiva y perdurable en la Marina de Guerra peruana.

Los temas que abordaremos en este capítulo son diversos; todos atañen, sin embargo, a la rutina seguida en los buques de la Escuadra, a ciertos esfuerzos organizativos dentro de la Marina y al estado del material a flote. También nos referiremos aquí a dos tragedias en la mar: a dos naufragios. En uno de ellos luce el valor y el espíritu de sacrificio de un humilde marinero: Martín Valladares; en el otro, recordamos el infortunio de un distinguido y gallardo jefe: el comandante Elías Aguirre, el mismo que pocos años más tarde encontraría heroico fin en la gesta de Angamos.

A. LAS PENURIAS DE LA ESCUADRA

En lo referente a uniformes y vestimenta en general la situación de los hombres pertenecientes a la Marina de Guerra,

como ya lo hemos dicho, era crítica. En enero de 1877, el comandante del monitor *Huáscar* solicitó a la Comandancia General de Marina un vestuario de invierno y otro de verano para la dotación de su buque, porque la marinería se encontraba, según sus propias palabras "sin tener con que cubrirse y menos como presentarse con decencia en los actos de servicio"[1]. Pedía, entre otras cosas, pantalones y chaquetas. Aprovechaba también para señalar que se le mandasen frazadas.

El vestuario se confeccionaba en la Penitenciaría. Por el de verano, compuesto de pantalón, camisa y gorra, el Estado pagaba S/. 1.30; y por el de invierno, trabajado en paño, S/. 2.00[2]. También era proveedor de ropa el contratista Luis Nosiglia y Compañía, a menor precio que el señalado, pues por la ropa de invierno como de verano, en su conjunto, cobraba S/. 3.00 según factura que presentó el 17 de mayo de 1877[3]. Hubo por esos años —1876-1879— verdaderas campañas de prensa de *El Comercio*, *El Nacional* y *La Patria* pidiendo al Gobierno se acordara de vestir a sus marinos.

El 3 de agosto de 1877 el comandante del *Talismán*, capitán de fragata Leopoldo Sánchez, solicitaba a la Superioridad se le proporcionase "el vestuario que necesita para la tripulación del buque de su mando, manifestando a la vez que desde enero de 1876 no se le ha proporcionado más ropa que los pantalones blancos que en octubre del mismo año le entregó el Interventor de Arsenales"[4].

Por respuesta, Sánchez recibe la noticia que se había ordenado a la Comandancia General de Artillería la orden de remitirle 180 varas de loneta para confeccionar un vestuario de marinero, compuesto de pantalón y camisa y 15 varas de tocuyo para forros y bolsillos. En realidad, él no requería eso: lo que necesitaba en su buque, según la sección segunda del reglamento de pedidos era:

30 pantalones de paño azul
30 camisas de franela azul con cuello volteado
30 pantalones de lienzo blanco
30 camisas blancas de librea
30 corbatas de sarga negra
30 gorras de paño azul con funda blanca de dril y algodón
30 cintas de seda negra con el nombre del buque en letras doradas.

En la época que nos toca historiar no se contaba con nada en buen estado o, en todo caso, lo que fue nuevo y útil en cier-

to momento, por el uso y el tiempo había dejado de serlo. El mismo comandante Sánchez envía un oficio el 13 de febrero de ese año de 1877 al Mayor de Ordenes del Departamento de Marina, para decirle: "La cocina del buque de mi mando se encuentra en mal estado y es además muy pequeña, pudiendo sólo apenas dar abasto para la reducida dotación que tiene este buque. Cuando se ha llevado alguna tropa, como ha sucedido en varias ocasiones, ha sido preciso recurrir a la fragua para cocinar sobre ella, lo que aparte de ser peligroso, no permite hacerlo de una vez con toda la ración, demorándose por consiguiente el reparto de la comida del transporte una o dos horas después de la hora de costumbre y la cena hasta las 7 de la noche. Para evitar este inconveniente que origina los inmotivados reclamos de los jefes del transporte, y también porque el estado de deterioro en que se halla la cocina requiere sea sustituída con otra más grande, tengo el honor de elevar a V.S. el adjunto pedido para que se construya en la Factoría de Bellavista una cocina de las dimensiones que en él se expresa"[5].

Meses después, en agosto de 1877, el Comandante General de la Escuadra, Miguel Grau, informaba que algunos de los buques no tenían aceite para el alumbrado y, en esos momentos, carecían "hasta de los artículos navales indispensables para su limpieza". Muchos comandantes alegaban que por falta de aceite algunos buques no izaban el farol de pico en las noches. Las cámaras además —¡tanta era la pobreza de entonces, o si se quiere el descuido del Gobierno!— como no contaban con lo indispensable para las lámparas, permanecían a oscuras.

B. REGLAMENTO DE VESTUARIO

El 10 de agosto de 1877 fue establecido el nuevo reglamento de vestuario de la Armada nacional, porque en la práctica él que databa del 16 de mayo de 1863 se había alterado con el uso de algunas prendas no consignadas en él. En tal sentido, en su moderna versión, señalaba lo siguiente:

Oficiales de Guerra

Uniforme de diario, de media parada y de gran parada, en tela de paño azul turquí, con galones de hilado de oro y los

botones de ancla sobre el arganeo, convexos y dorados, que se describían así:

De diario. Levita de solapa y cuello volteado, con 22 botones grandes: 9 a cada lado, 2 en el talle y 2 en el extremo inferior de los faldones. Chaleco de solapas cortas y volteadas, con 6 botones pequeños, pantalón llano y sin trabillas. Además gorra de paño, con visera horizontal de charol, carrillera de hule llana descansando sobre la visera y pendiente de 2 botones pequeños, franja de lana negra, y al frente una placa de hilado de oro, compuesta de ancla y sol sobre fondo azul rodeado de una palma y un laurel.

Se indicaba que la gorra que usasen los vicealmirantes y contralmirantes tendría, en lugar de cinta de lana, el entorchado bordado sobre el paño de la gorra y la visera, forrado en paño negro. En su perímetro llevaría una rama de laurel bordada en oro. Otros jefes —Comandante General de Marina o de Escuadra, Mayor de Ordenes del Departamento, primeros comandantes de los buques— debían usar como distintivo el bordado de la visera en las mismas condiciones, pero imitando una rama de sargazo.

Para los guardiamarinas quedó establecido que usaran chaqueta con cuello parado y 9 botones pequeños en la solapa derecha, pantalón, chaleco y gorra igual a los de los oficiales.

De media parada. Petifrac con solapas y cuello volteado, con 9 botones a cada lado, faldones forrados en casimir blanco con una cartera horizontal de 3 puntas, con un botón debajo de cada una y al lado de las faltriqueras —en sentido vertical— 3 botones equidistantes, es decir uno a cada lado del talle y otro en el extremo de cada faldón. Chaleco blanco, de lienzo o de casimir del mismo color, en la forma prescrita para el de diario. Pantalón con galón a lo largo de la costura exterior, de las dimensiones siguientes:

Para los oficiales generales de 0.035
Para los capitanes de navío de 0.025
Para los de fragata y corbeta de 0.016
Para los oficiales menores de 0.006

Sombrero apuntado de felpa de seda negra, con cabos de 6 canelones, escarapela de seda con los colores nacionales de 0.055, sobre la cual iban 6 canelones de hilado de oro, sujetos por un botón grande y una cinta de seda negra. Para los jefes se establecía que en lugar de cinta de seda usaran un galón de oro. En cuanto al sombrero para los vicealmirantes y con-

Vice-Almirante
en traje Nº 1 (de gala).

Vice-Almirante en
traje Nº 3 (Media gala).


MINISTERIO DE
BIBLIOTECA




MINISTERIO DE MARINA
BIBLIOTECA


MINISTERIO DE MARINA
BIBLIOTECA

Capitán de navío
en traje Nº 1 (de gala).

Oficial en traje
Nº 3 (Media gala).

tralmirantes llevarían la escarapela nacional de paño orlada, con galón de oro y pluma blanca orlada y penacho de lágrimas punzó para los primeros y blanco para los segundos.

Los guardiamarinas usarían en media parada el vestido de diario prescrito para los oficiales.

De gran parada. Casaca con 2 vueltas en ambos lados para que abrochadas formasen una solapa corta, con 9 botones en cada hilera, el cuello con un rediente bordado de oro en la costura superior y de su boca, y un ancla oblícuamente colocada y entrelazada con una rama de sargazo bordada de oro uno y otro: las botamangas de martillos y las faldas con barras del mismo paño tendrían 2 anclas bordadas. Para los jefes del Cuerpo General la casaca incluiría además un rediente en las costuras de la botamanga, y debajo del martillo el mismo bordado de oro que el cuello.

Para los vicealmirantes y contralmirantes quedó determinado que usaran el mismo uniforme de parada que el designado a los generales de división y de brigada, pero con la diferencia que la casaca tendría la solapa corta, botones de ancla con un sol sobre el arganeo, carteras y botamangas con los respectivos bordados.

En lo concerniente al pantalón y al sombrero apuntado, serían los indicados para el vestuario de media parada.

La casaca y el sombrero apuntado para los guardiamarinas eran los mismos designados para los oficiales, pero sin más bordado la primera que una ancla oblícua a cada uno de los lados del cuello; en cuanto al sombrero, la escarapela llevaría solamente un botón de ancla grande en el centro.

Insignias

Consistirían en galones de oro colocados horizontalmente en la parte superior de la botamanga y cosidos a la tela del vestido. Para los oficiales generales y jefes el galón superior de la botamanga debía formar una vuelta al frente y en el centro quedar un vacío elíptico de 0.005. Esta disposición regía para los oficiales con mando de buque.

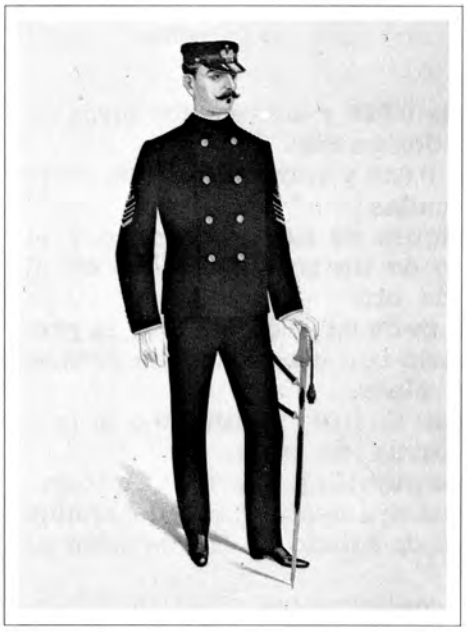
El bordado de la presilla para los oficiales generales era el mismo de sus respectivas clases del Ejército; y para los jefes un rectángulo formado con cordones de hilado de oro de 0.005. Todas las presillas debían llevar un ancla de metal en el centro de 0.003.



Oficial en traje Nº 5, con cordones de Estado Mayor de Fuerza Naval.



Oficiales en traje de saco Nº 7 y 8. (Traje de saco verano y traje de saco invierno).



Primer contramaestre
en traje de paseo. (Gala y media gala).



Cabo de mar
con uniforme de invierno.



Cabo de mar
con uniforme de verano.

Clasificación de insignias

Vicealmirantes. Dos galones de 0.035 y sobre estos otros de 0.016 de ancho y las presillas designadas.

Contralmirantes. Un galón de 0.035 y sobre el otro de 0.016 de ancho y las presillas designadas.

Capitán de navío. Cuatro galones de 0.016 de ancho y la presilla descrita con el aumento de un cordón de oro en el centro, debiendo ser el ancla de oro.

Capitán de fragata. Tres galones de 0.016 de ancho y la presilla igual a la de capitán de navío con excepción del cordón adicional que será bordado de plata.

Capitán de corbeta. Dos galones de 0.016 de ancho y la presilla descrita, debiendo ser el ancla de plata.

Tenientes primeros, tenientes segundos y alfereces de fragata. Tres, dos y un galones, respectivamente, 0.006 de ancho.

Guardiamarinas. Una trencilla de hilado de oro de 0.008 de ancho.

Se dispuso también que los vicealmirantes y contralmirantes usaran charreteras de canelón de 0.012 de diámetro y de 0.008 de largo. La pala de paño grana con una rama de laurel y otra de palma, bordadas de oro, con un ancla y dos soles de oro sobre ella para los primeros, y una para los segundos.

Las charreteras de los capitanes de navío llevaban el mismo bordado y las mismas dimensiones que las anteriores, pero sobre paño azul turquí con un ancla y sol de oro en el centro de la pala. Las de los capitanes de fragata canelón de 0.007 de diámetro y 0.008 de largo, pero con pala de galón llano de plata con un ancla y sol de oro en el centro. Las de los capitanes de corbeta canelón de 0.007 de diámetro y 0.008 de largo, pala de galón llana de oro con ancla y sol de plata al centro. Las anclas debían tener 0.03 de longitud independiente del sol, y los canelones que usasen en las charreteras serían de oro con un hilo pasado en la parte inferior para que se conservasen naturalmente recogidos.

El reglamento de vestuario era extremadamente amplio, circunstanciado, minucioso, compuesto por 20 artículos y una disposición general. Su lectura y trascripción correspondiente es importante, porque nos presenta la imagen de la manera que se vestía el personal de la Armada, tanto superior como del Cuerpo Político, capellanes y marinería.

El artículo 7º decía: "Los vicealmirantes usarán faja de seda encerrada con dos anillos de oro bordados de lo mismo sobre

paño blanco de 0.04 de ancho y los contralmirantes faja de seda azul celeste con un solo anillo bordado de oro de la misma dimensión que la anterior. Ambos llevarán a los extremos de la faja borlas de oro con canelón suelto de 0.15 de largo y 0.12 de diámetro".

¿Quiénes eran los únicos que podían usar bastón? Los vicealmirantes y los contralmirantes, el Comandante General de Marina o de Escuadra, el Oficial Mayor de Marina en el ministerio del Ramo, el Mayor de Ordenes del Departamento o Escuadra, el jefe de reconocimiento de buques y superintendente de la Factoría de Bellavista, así como los primeros comandantes de los buques de guerra y capitanes de puerto, si fuesen capitanes de navío. Con borlas de oro los vicealmirantes y contralmirantes y de seda azul con hilado de oro los oficiales precitados.

Debían usar espada-sable de puño blanco con vaina de cuero negro, cantoneras y guarnición de metal dorado que terminaba en una cabeza de león, y en el centro del guardapuño un ancla con el sol sobre el arganeo entre ramas de laurel y palma. Pendiente de la guarnición de la espada había una dragona de canelones de oro de 0.07 de diámetro y 0.032 de largo, recogida por los extremos para los almirantes y jefes y de seda azul turquí tejida con oro en iguales proporciones para los oficiales. Para los guardiamarinas estaba destinado el cutó o sable.

El reglamento disponía que los vicealmirantes y contralmirantes en parada llevaran florete, pendiente de un biricú de charol negro llano, y en la parte visible donde se coloca el florete un rediente bordado de oro alrededor de 0.006 de ancho. No estando de parada el uso sería de una espada-sable pendiente de tiros de cuero negro con cinturón bordado de oro.

Los capitanes de navío usarían el cinturón de cuero negro con 4 fajas de hilado de oro de 0.006 de ancho, los de fragata con 3 de las mismas dimensiones, los de corbeta con 2 y los oficiales y guardiamarinas sin faja alguna. Chapa de cinturón de metal dorado en forma circular, un ancla y sol rodeado de una rama de laurel y otra de palma.

Cuerpo Político

Su uniforme era el mismo de los oficiales de guerra, pero sus insignias estarían cosidas circularmente en la botamanga,

sobre terciopelo azul-celeste. El sombrero apuntado tenía canelones de seda negra.

Los comisarios ordenadores usarían 4 galones, los de guerra 3, y los oficiales primeros 2. Los galones eran iguales en dimensión a los de los jefes de la Armada, pero sin la vuelta elíptica. Los oficiales segundos tenían 3 galones y los terceros 2.

Maquinistas

El uniforme de los maquinistas se componía de levita para el vestido de diario y de levita y gorro para el de parada. La primera conforme a la designada para los guardiamarinas y la levita y la gorra iguales a la de los oficiales de guerra. Las insignias, cosidas sobre la botamanga sobre terciopelo verde claro, consistían en tres galones para los primeros, 2 para los segundos y 1 para los terceros, de las mismas dimensiones que las señaladas para los oficiales de guerra. Para los cuarto maquinistas se prescribía que usaran un galón de terciopelo verde cosido sobre la botamanga del mismo ancho que el que se ha señalado para los demás.

Cirujanos

Su uniforme era el mismo que se designó para el personal del Cuerpo Político. Consistían sus insignias en galones cosidos en la botamanga circularmente sobre terciopelo punzó. El cirujano mayor usaría 3 galones como los de capitán de fragata, el de primera clase 2 como los de capitán de corbeta y el cirujano de segunda 3 como los de teniente primero. Gorra igual a la de los oficiales de guerra, florete y sombrero apuntado como los del Cuerpo Político.

Capellanes

Su vestuario era igual a los que se designaba en el reglamento para el Ejército.

Marinería

Oficiales de mar: chaquetas de solapas sin cartera, con 6 botones de ancla grandes a cada lado, chaleco cerrado con 6

botones de ancla pequeños, pantalón y gorra con visera de hule, toda de paño azul turquí, corbata de seda negra y zapatos de cuero.

Primeros contramaestres y primeros condestables: en formación y fuera de ella levita corta de paño azul con 6 botones de ancla grande en cada solapa y 2 en el talle.

Marinería y gente de máquinas: chaqueta y pantalón de paño azul, camisa de franela azul con el nombre del buque o dependencia a la que estaban asignados, corbata suelta de lana negra, zapatos de cuero y navaja sujeta a la cintura o al cuello con un cordón blanco de algodón.

En verano: pantalón y camisa de lienzo blanco, ésta con un ribete de cinta azul de 0.01 de ancho alrededor del cuello y de las botamangas y funda blanca en la gorra.

Las insignias de los primeros contramaestres, primeros condestables, primeros carpinteros, maestres de víveres y farmacéuticos eran 2 galones llanos de oro de 0.001 de ancho y 0.024 de largo colocados en cada botamanga en ángulos rectos, paralelos e iguales y con los vértices hacia la botamanga, y en la gorra un ancla de metal amarillo de 0.003 de largo con un sol encima, colocado en la línea media vertical de la frente.

Segundos contramaestres, segundos condestables, segundos carpinteros, primeros calafates, armeros, herreros y cabos de matrícula: un sólo galón de oro en cada botamanga, de la misma forma y dimensiones que los precedentes y la misma gorra con ancla.

Primeros guardianes, segundos calafates, toneleros, despenseros, cabos de timoneles, cabos de luces, veleros, buzos, patrones de lancha y cabos fogoneros: en cada botamanga 2 galones de paño grana, o trencilla de lana del mismo color, de las dimensiones y forma de los anteriores, y un ancla de metal amarillo y sin sol en la gorra.

Cocineros de equipaje, cocineros y mayordomos de primera y segunda cámara: en cada botamanga de la chaqueta un sólo galón de paño grana, del color, forma y dimensiones que se ha señalado en las líneas anteriores.

Para los artilleros de preferencia que se desempeñaban a bordo en los cargos de gavieros, cabos de mar, cabos de cañón, timoneles de combate y patrones de embarcaciones menores, se determinó por distintivo o divisa un galón de paño grana de 0.002 de ancho y de 0.20 de largo, colocado transversalmente, de la botamanga al codo en ambas mangas de la chaqueta.

Contramaestres y guardianes: un ancla de paño grana cosida en la parte exterior de cada una de las extremidades del cuello de la chaqueta, con distintivos especiales de sus profesiones; y los condestables una granada recortada en la misma tela y colocada en los mismos sitios.

Disposiciones Generales

Quedó establecido que todo hilado de oro debía ser vivo y el de las charreteras de oro mate. Que no se usarán con el vestido de cuartel y de media parada otra corbata que la de gross negro, de manera que no cubriese la pechera de la camisa. Que se usara corbatín de seda negra y llano con el uniforme de parada. Que todo jefe u oficial se presentara en parada con guantes blancos. Que el calzado fuese siempre de cuero negro y llano.

Se dispuso también que los jefes y oficiales fuera de servicio activo, no estaban obligados a usar uniforme, y con el vestido de paisano no podían llevar otra prenda militar que sus medallas de honor; y los vicealmirantes y contralmirantes las fajas correspondientes.

Todo jefe, oficial o guardiamarina debía presentarse en actos del servicio con uniforme y espada. En verano no estaba permitido usar fuera de parada pantalón de lienzo blanco.

El vestido de abrigo para los jefes y oficiales sería un sobretodo de paño azul turquí, entallado atrás y sin talle delante, con bolsillos y carteras, una hilera de 5 botones de ancla a cada lado repartidos igualmente de arriba a abajo, 2 atrás en el talle[6].

C. INSIGNIAS DE LA ARMADA

El 19 de junio de 1877 el capitán de navío Miguel Grau, Comandante General de la Escuadra, se dirigía al ministro de Guerra y Marina en los siguientes términos "Siendo en la actualidad muy distinta la organización de nuestra Escuadra a la que prescribe las ordenanzas navales vigentes, tengo el honor de dirigirme a V.S. con el objeto de obtener del Supremo Gobierno una resolución fija e invariable sobre la insignia que debe usar el Comandante General del Departamento de la clase de capitán de navío toda vez que se embarque, como

también para manifestar a V.S. la conveniencia de que dicha insignia esté enarbolada en cualesquiera de los buques de la Escuadra dependiente del departamento marítimo.

La insignia usada hasta ahora por el Comandante General del Departamento de dicha graduación ha sido la bandera cuadrada de reglamento al tope de mesana, pero no estando esto ordenado oficialmente ha sido motivo de dudas en distintas ocasiones. A mi juicio y en conformidad con nuestra estructura marítima, en la cual el Comandante General tiene siempre el mando de la Escuadra que se halla en el Departamento, considero que la citada insignia usada actualmente es la que corresponde al capitán de navío por preferencia, lo cual es análogo a lo establecido en las ordenanzas vigentes título 29, artículos 10, 11 y 15.

En cuanto a la conveniencia de que se halle enarbolada la insignia en uno de los buques de la Armada surtos en la bahía, diré a V.S. que además de estar fundada en el mando que el Comandante General del Departamento tiene en la Escuadra como he indicado, lo creo necesario en bien del servicio para poder permanecer a bordo siempre que las circunstancias lo exigan, obteniéndose como consecuencia mayor exactitud y mejor cumplimiento en la disciplina interior y exterior de los buques, cuya práctica también es observada en los Departamentos marítimos de otras naciones. Establecido esto, también se evitará la visita de los jefes de la Marina extranjera al Arsenal, que como V.S. sabe se halla en un estado poco propio para ello, sin dar una idea o persuación triste de las dependencias del Departamento.

Al llamar la atención de V.S. sobre los dos puntos que someto a su consideración, sólo me anima el interés de mejorar en lo posible el servicio de la Escuadra, como también que el Supremo Gobierno determine la insignia que corresponde al capitán de navío Comandante General del Departamento. Dios guarde a US. *MIGUEL GRAU*"[7].

La comunicación del comandante Grau fue derivada por el ministro contralmirante Antonio A. de la Haza, a la Junta Revisora de las Ordenanzas de la Armada pidiéndole que emitiera opinión. La expresada Junta lo hizo con fecha 22 de junio de 1877. Decía el informe: "Es notorio, señor Ministro, que en todas las Marinas del mundo se han suprimido ya las insignias llamadas de preferencia porque esa práctica ha traído

muy serias complicaciones en el servicio; tan evidente es esto, que diariamente vemos la llegada a nuestras costas de Escuadras o divisiones navales sin más insignia que la que corresponde a la clase militar de los oficiales generales o comodoros que la comandan, no obstante el carácter que ellos invisten de Comandantes Generales de sus fuerzas, y la gran distancia que los separa de la nación a que pertenecen. Se funda esto en las prescripciones de la Ordenanza, y la nuestra vigente aún, lo consigna así al ocuparse de esta materia en el tratado 4º, artículo 12; de donde se deduce que la insignia que corresponde a un capitán de navío desempeñando o siendo Comandante General de Marina o de la Escuadra, será la señalada en el mencionado artículo 12, es decir el gallardetón de 2 puntas o rabo de gallo.

Respecto a la segunda parte de la consulta que motiva este informe, es decir a la facultad que el Comandante General del Departamento de Marina, cualquiera que sea su rango, solicita para tremolar la insignia que legalmente le corresponde en un buque de la Armada, debo decir a V.E. que esta Junta no sólo no lo cree necesario, sino hasta completamente irregular; pues para que esto suceda, se necesita además el nombramiento especial de Comandante General de la Escuadra como lo previene la Ordenanza...; siendo de notar que para el caso de uso indebido de insignia superior a la que corresponde a la clase militar de cada uno, el artículo 13 del precitado título, no sólo restringe sino que castiga con severas penas a los infractores de tan importante precepto.

Es verdad que el Supremo Gobierno puede acordar la insignia de preferencia, como lo ha acostumbrado en determinadas ocasiones los soberanos de otros Estados; mas para que esto tuviese lugar, habría necesidad de declararlo así terminantemente al hacer el doble nombramiento de Comandante General de Marina y de la Escuadra, caso también previsto en la Ordenanza actual. Empero es necesario tener presente que cuando algunas naciones han recurrido a tal extremo, ha sido sin duda porque teniendo que mandar sus escuadras a muy lejanos países, necesitaban investir al jefe nombrado de un carácter más elevado del que por su clase militar le correspondiera, a fin de darle más importancia aún a la comisión a que fuera destinado.

En el caso presente, cree esta Junta Excelentísimo Señor, que no sería posible apelar a semejante recurso sin establecer

con ello precedentes verdaderamente funestos para el servicio; pues una vez sentado el principio de la insignia de preferencia habría que acceder en adelante a que la usasen también los oficiales generales que pudiesen alcanzar esa gracia, aunque en ningún caso sería justificable tal medida.

La Junta Revisora, pues, que juzga como una verdadera corruptela el uso de la insignia de preferencia, se propone llegada que sea la oportunidad, consignar en la Ordenanza la abolición absoluta de esa facultad condicional; pues está persuadida de los graves entorpecimientos que siempre han rodeado al servicio las autorizaciones análogas al caso que me ocupa.

Vuestra Excelencia en virtud de lo que dejo expuesto resolverá lo que juzgue más conveniente"[8].

Con el interés y la celeridad que ponía en todos los asuntos referentes a la Marina, el ministro de la Haza ordenó preparar un decreto que se hizo público con fecha 23 de julio de 1877. Su texto era el siguiente: "Visto el presente oficio y el informe que precede de la Junta Revisora de las Ordenanzas de la Armada; Se resuelve: Que es anexa al cargo de Comandante General de Marina la insignia de preferencia, y por consiguiente, podrá arbolarla en el paraje correspondiente, según su clase militar, siempre que esté presente en alguno de los buques de la Escuadra, o de tránsito en embarcaciones menores; y por cuanto es conveniente determinar las banderas que siguiendo lo que dispone el título 29 de la Ordenanza de la Armada, han de servir de insignias, para el Jefe del Estado, los oficiales generales y demás personajes que las tengan; se resuelve:

1º. El Presidente de la República tendrá por insignia el Pabellón Nacional, izado al tope mayor.
2º. La insignia del Director General de la Armada, o sea Ministro de Guerra y Marina, será la cuadra roja con un sol amarillo en el centro, arbolada en el tope mayor.
3º. Los contralmirantes y vicealmirantes, usarán por insignia en el tope que les corresponde, la bandera cuadrada, de las listas nacionales con un sol amarillo en el centro.
4º. El capitán de navío con mando usará como distintivo un gallardete de 2 puntas, con las mismas listas, colores y escudo de la bandera nacional, izado al tope mayor.
5º. En las embarcaciones menores se usarán estas mismas insignias en asta y proa, con excepción de la del Jefe del Es-

tado y la del Director General de la Armada que la llevarán delante de la carroza hacia el lado de estribor.

6º. El yaque o la bandera del bauprés será la nacional con escudo y de dimensiones proporcionadas.

7º. Queda totalmente suprimida la bandera cuadra blanca con sol al centro, consignada en el reglamento de señales, y derogadas todas las disposiciones que estén en oposición con lo que actualmente se dispone. Regístrese, comuníquese y publíquese. Rúbrica de S.E. *HAZA*"[9].

D. ORDENANZAS NAVALES

El 8 de marzo de 1877 se expidió un decreto mediante el cual se nombraba una comisión encargada de revisar y examinar el proyecto de Ordenanzas Navales, que habían sido reformadas por la Junta creada al efecto el 11 de octubre de 1869.

Fue integrada por el contralmirante Antonio A. de la Haza, como presidente, y por el capitán de navío José Rosendo Carreño en el cargo de vice-presidente. En condición de vocales se designó a los oficiales de igual graduación Lino de la Barrera y Miguel Grau, y a los de fragata Manuel G. Carrillo y Manuel Antonio Villavisencio; y como asesores a los doctores Luis Mesones y Antenor Arias. En calidad de secretario se nombró al teniente segundo José Manzanares.

La comisión —que acordó reunirse dos veces por semana— debía dar cuenta al Gobierno del resultado final de sus trabajos lo antes posible, a fin de poder someterlos al examen y deliberación del Congreso en 1878. Para llevar a cabo sus actividades se instaló oficialmente el 22 de marzo de 1877 con asistencia del Presidente de la República general Mariano Ignacio Prado. El contralmirante de la Haza dijo en esa oportunidad: "Bastante explícito es señores el supremo decreto a que se acaba de dar solemne lectura para que me detenga en apreciaciones más o menos minuciosas sobre la importancia de nuestra elevada misión. Ella es de suyo tan grave y de trascendentales consecuencias para el porvenir del ilustre cuerpo al que vamos a dar en sus Ordenanzas las más sólidas garantías de su existencia moral, que a la verdad, no me atrevería ahora a aventurar la más insignificante opinión sobre la naturaleza y éxito de nuestros trabajos; si la fe en la patriótica decisión con el que el Supremo Gobierno se ha propuesto llenar la más ur-

gente necesidad del Ramo de Marina y una plena confianza en la notoria idoneidad de los honorables caballeros tan acertadamente nombrados, para formar la Junta Revisora de nuestros códigos navales, nos diesen sobrado aliento a mi espíritu, para prometer al país una obra tan digna de su alta cultura, como del grado de ilustración que particularmente ha podido alcanzar el Cuerpo al que tengo la honra de pertenecer.

Sí señores este es mi profundo convencimiento y si al manifestároslo con la franqueza del hombre que quiere ser verdaderamente útil a su patria, adquiero con ello muy serias y grandes responsabilidades, no por esto puede ser menos mi satisfacción al pensar que, dando cima a nuestro fecundante trabajo, habremos contribuído en alguna manera a la regeneración de una de las más brillantes instituciones de la República. Halagada por tan risueñas esperanzas, inicio, pues, nuestras laboriosas tareas, declarando desde luego instalada la Junta Revisora de las Ordenanzas Navales que me honro en presidir"[10].

La opinión pública recibió con beneplácito la reforma de las Ordenanzas Navales. Como muestra de ello comentaba *El Comercio*: "Se piensa en nombrar una comisión de letrados, jefes del Ejército y de la Escuadra para que formen nuevos códigos. Tal idea es de evidente conveniencia e indudable oportunidad. Las Ordenanzas de Guerra y Marina se alejan por siglos de nuestras actuales exigencias. Obra del coloniaje, entrañan las absurdas ideas de esa época y las crueldades que la España ha creído siempre necesaria para garantizar la moralidad de sus fuerzas militares. Hoy son imposibles.

Por otra parte, nuestras leyes, se oponen a muchos de los preceptos de aquellas Ordenanzas, resultando de allí una legislación especial y anómala para los ramos que comprende. Las personas a que se refieren, quedan de hecho fuera de las leyes comunes, y esta desigualdad es injusta y violatoria de la Constitución. Armonizar unas y otras, procurar que la disciplina tenga las garantías de severidad que la civilización señala y devolver al soldado o al marino sus seguridades legales, es una tarea necesaria y que, bien desempeñada, puede suprimir uno de los defectos más chocantes de la legislación patria"[11].

Pocos meses más tarde, precisamente el 7 de setiembre de 1878, el comandante José Rosendo Carreño se dirigía al minis-

tro de Guerra y Marina en los siguientes términos: "Señor Ministro. La Junta ha concluído la revisión del primer tomo, en proyecto, de las Ordenanzas Generales de nuestra Marina militar, el cual tengo la honra de pasar al Despacho de US. en 32 títulos con 1,332 artículos, que contienen las diversas funciones de todos los que pertenecen a las distintas dependencias de la Armada, desde el màs elevado jefe con mando, hasta el último subordinado.

En este trabajo, tan vasto y complejo, la Junta ha empleado cuantos datos han sido necesarios para arribar en detenidas diserciones a la adopción de los preceptos más útiles y convenientes, a las variadas exigencias del servicio, consultando a la vez la claridad y precisión para evitar las dudas y tropiezos que pudieran surgir en el ejercicio de los austeros deberes, facultades y derechos a que cada uno toca obedecer y cumplir en la órbita de sus peculiares procedimientos.

Para llenar tan importante y trascendental objeto, ha consultado la Junta los códigos marítimos, en actual vigencia, de las principales potencias; y aplicando el caudal de luces y experiencias adquiridas en la carrera por cada uno de los señores Vocales, ha elegido el método más conciso y adecuado a la naturaleza del servicio militar, habiendo practicado para este fin cuantas alteraciones y cambios han sido forzosos e indispensables en las materias que abraza el texto original que ha servido de base a la presente revisión, según se dignará US. advertirlo por las comparaciones que pueden hacerse con los cuadernos primitivos, para cuyo efecto los devuelvo a US. foliados con los números del 1 al 593.

Muy pronto me cabrá la satisfacción de entregar a US. el segundo volumen, a que la Junta da actualmente la final lectura, animado como se halla con el más vivo deseo de que el proyecto de legislación marítima sea sometida a la representación nacional, si el Supremo Gobierno lo tiene, a bien, para que se realice el deliberado y antiguo propósito de los jefes del Cuerpo de que se tenga una Ordenanza propia y adecuada a nuestra estructura política, que armonice con las ideas dominantes de la época y con la naturaleza de los últimos descubrimientos que gran transformación han causado en la táctica naval.

Confía la Junta en que el Supremo Gobierno sabrá apreciar en su ilustración y recto criterio el fruto de la asidua consa-

gración y detenido estudio que ha hecho para consignar en el tomo aludido las reglas de conducta oficial que servirán de norma en el desempeño de cuanto pueda ocurrir en todos los ramos que constituye el cuerpo general de la Armada. Dios guarde a US. *JOSE ROSENDO CARREÑO*"[12].

El capitán de navío Miguel Grau, en su *Memoria* de 1878, decía, que hasta ese momento se apelaba a las antiguas ordenanzas españolas "en su mayor parte impracticable y muy principalmente en lo penal". Agregaba: "Largo sería enumerar y probar cuanto pierde la disciplina y buen servicio y hasta qué punto pueden ser funestas la falta de códigos que impongan a cada uno sus deberes y la pena que merece el faltamiento de ello". Invocaba, finalmente, el apoyo del Gobierno para la pronta terminación de la reforma de las Ordenanzas que llevaba a cabo la comisión que comentamos. También en este caso la guerra dejó trunco tan importante e impostergable trabajo[13].

E. CASTIGOS CORPORALES

A manera de información, podríamos decir anécdotica, porque carecemos de otros documentos que nos ilustren sobre casos similares al que vamos a tratar, referiremos que en los primeros días de junio de 1878 un marinero de la guarnición del *Huáscar,* por mala conducta, fue castigado "con cepo de campaña" por el teniente Mariano Bustamante jefe de la guarnición de a bordo.

El "cepo de campaña" era un suplicio usado en la antigua milicia, fuera de lugar ya en la época que estudiamos. Quien era castigado con semejante pena era "sentado con un fusil entre los brazos y las corvas". En otros casos se usaban dos. El agarrotamiento de los músculos y el dolor, al paso del tiempo, se tornaban insoportables. El marinero que mencionamos se hizo desatar por uno de sus compañeros y, lleno de ira, arrojó al mar los dos fusiles que habían servido para su castigo. El hecho fue puesto en conocimiento del capitán de fragata Gregorio Pérez, comandante del monitor, y del teniente coronel jefe del batallón Ayacucho Nº 3 encargado del detall.

Lo insólito es que en el expediente que existe en el Archivo del Centro de Estudios Histórico Militares, todos los jefes se refieren, única y exclusivamente, a la pérdida de los dos rifles y

ninguno de ellos hace mención, ni mucho menos critica la forma en que se había torturado a dicho marinero[14].

F. PERMANENCIA A BORDO

Por disposición del 17 de julio de 1876 los comandantes de los buques de la Armada y todos sus oficiales debían estar a bordo "desde la puesta del sol, observando durante la noche un estricto servicio de campaña". Sólo podían moverse de sus buques cuando las circunstancias del servicio lo exigiesen, expresaba la comunicación enviada a los comandantes[15].

Era evidente que el Gobierno temía algún golpe de mano revolucionario sobre las unidades de la Escuadra. Cosa que ocurrió, como veremos en los capítulos siguientes, en mayo de 1877, por acción de un grupo de seguidores del caudillo Nicolás de Piérola. La misma orden de estar alerta se dictó el 28 de mayo de 1877, situación que se repitió en el mes de octubre. El 17 de dicho mes Miguel Grau, en nota remitida a la Mayoría de Ordenes, decía: "Ayer he estado a bordo del vapor *Chalaco* con el señor Ministro del Ramo y con suma extrañeza he visto el poco celo que se observa en ese buque en cumplir las órdenes superiores que se imparten y mucho más, desde que no han transcurrido sino 2 días de lo resuelto por su Excelencia el Presidente para que se establezca en los buques de la Armada un estricto servicio de campaña; por consiguiente ha debido estar a bordo uno de los comandantes".

En el *Chalaco* había un buen número de presos por razones políticas derivadas de los sucesos de mayo de 1877 que acabamos de mencionar. A las 5 p. m. se encontraba a bordo sólo un oficial. Suponía Grau que al separarse del buque el primer comandante lo había hecho con la confianza de dejar a su segundo. Desgraciadamente ni uno ni otro estaban presentes y, por lo tanto, se hacía necesario averiguar la razón por la que a la hora indicada se encontraba en tierra el segundo, teniendo en cuenta que al primero siempre lo suple en responsabilidades el oficial con mando inmediato. Miguel Grau solicitaba información y de comprobarse que dichos jefes habían incumplido con sus obligaciones dejaba órdenes precisas para su inmediato arresto.

A partir de ese momento la permanencia de la oficialidad a bordo mejoró muchísimo. Prueba de ello es que el 22 de marzo

de 1878 el ministro de estado en el despacho de Guerra y Marina ordenó por telegrama al Comandante General de Marina que se practicara una visita a los buques surtos en la bahía. Este, a su vez, dio órdenes verbales al comandante de arsenales en tal sentido, quien se dirigió a la bahía a las 12 de la noche, recorrió el trayecto que ocupaba en su fondeadero todo el material a flote y comprobó que en cada uno de los buques "se observaba vigilancia".

En el parte circunstanciado que sobre tal hecho elevó al Comandante General, que era el capitán de navío Miguel Grau, narraba que "los centinelas daban con repetición el alerta y los timoneles a la ligereza para pasar la voz a todo bote que divizaban". Fue así de buque en buque hasta el último —fragata *Apurímac*— que cerraba la retaguardia y atracó junto a la *Independencia,* en donde se le recibió "con todas las precauciones que en este caso señala la ordenanza".

Dejaba constancia que en cada uno de los buques encontró al oficial de guardia y sus comandantes y segundos en sus respectivas cámaras. Explicó también a los oficiales el motivo de su ronda y regresó a tierra a las 2 de la mañana[16].

Cabe, pues, afirmar que por lo menos en este aspecto de la permanencia de la oficialidad de guardia a bordo, tanto de día como de noche, a partir de 1878 hubo evidente progreso. El Gobierno, que desconfiaba de muchos jefes importantes de la Marina, extremó las precauciones para evitar que las unidades de la Escuadra —como lo había hecho el *Huáscar*— se sublevaran. Claro está que se creó una situación muy especial, evidentemente tensa, que en nada favorecía la moral de una institución sobre la que descansaba una enorme responsabilidad: ser la primera línea de defensa del Perú en caso de guerra.

G. ARMAMENTO DEL PERSONAL A BORDO

Otra de las grandes carencias en nuestra Marina de Guerra fue la falta de armamento para oficiales y tripulaciones. Un ejemplo de este aserto lo encontramos revisando legajos de la corbeta *Unión.* Los problemas que afrontaba ese buque eran similares, o más graves, en las otras unidades de la Escuadra. La corbeta *Unión* en 1878 estaba comandada por el capitán de navío Juan Bautista Cobián. En diciembre de ese año se diri-

gió al Mayor de Ordenes del Departamento de Marina para decirle que era necesario cambiar los rifles Sharps que había en el buque de su mando para uso de la marinería. Consideraba que esas armas carecían de rapidez en la carga y no tenían la precisión de las modernas; los cartuchos, además, eran de papel encerado y se deterioraban fácilmente con la humedad, "de suerte que, como sucede hoy, las municiones se destruyen por completo y no puede hacerse uso de ellas cuando las circunstancias lo exigen"[17]. Lo mismo que pasaba con los cartuchos sucedía con los fulminantes, circunstancia que lo obligaba a renovar constantemente el material.

Solicitaba el cambio de los 40 rifles Sharps por los de sistema peruano, cortos, "semejantes a los que usa la Guardia Civil de este puerto (el Callao), rifles que al mayor alcance, rapidez en la carga y precisión, reúnen la ventaja de tener cartucho metálico, impermeable y que por lo tanto no pueden ser destruídos ni desvirtuada la pólvora como sucede a bordo con toda otra munición"[18]. Lo propio ocurría con los revólveres "que son del sistema primitivo".

El oficio de Juan Bautista Cobián pasó al comandante Enrique A. Carreño, que era Mayor de Ordenes del Departamento de Marina, quien lo elevó al contralmirante Antonio de la Haza, Comandante General de Marina, con una nota que decía: "US. tendrá a bien tomar en consideración el oficio a que me refiero, y los fundamentos que en él aduce ese comandante en apoyo de su petición". De la Haza, a su vez, lo remitió al ministro de Estado en el despacho de Guerra y Marina, con fecha 7 de diciembre de 1878, señalando: "Esta Comandancia juzga indispensable no sólo el cambio del armamento de la *Unión* con los rifles que se indican, sino el de todos los buques; pues aparte de que se consigue el que sea uniforme para auxiliarse en un caso dado, como en todas las Marinas del mundo, se consigue a la vez que el cartucho no se pierda por efecto de la humedad como sucede con los pertenecientes al armamento que hoy tiene la Escuadra".

Se solicitó informes de la Inspección y Comandancia General de Artillería para comprobar si en sus almacenes existía el armamento solicitado. Se contestó que no, agregándose que había "rifles de tamaño corriente, sistema peruano y Chassepot transformado". En lo referente a los revólveres se dijo que contaban con 100, de los cuales 80 eran reformados con el pro-

pósito de "aplicarles municiones de distinto sistema, y que necesitan ser compuestos nuevamente para dejarlos en su estado primitivo". ¡Todo esto a escasos meses de la declaratoria de guerra de Chile contra nuestra patria!

Para que se tenga una idea bastante aproximada del descuido a que se había llegado en esta materia es conveniente señalar que en la Maestranza General del Ejército realizaban sus labores sólo 4 armeros, operarios muy difíciles de contratar en nuestro medio por lo que siempre eran traídos del extranjero, en especial de Alemania[19].

H. EN BUSCA DE UN ARSENAL

El Arsenal Naval estaba situado, en la época que nos ocupa, en lo que actualmente es el Museo Naval, Farmacia y Centro Naval, frente al edificio y patio del ferrocarril, empresa que le cerraba, por tal circunstancia, su amplio acceso al mar. El historiador Fernando Romero ha exhumado para el tomo 8º (volumen 2) de la *Historia Marítima del Perú* un plano francés mandado trazar en 1876 por el contralmirante Perigot, comandante en jefe de la División Naval del Pacífico. Nos muestra no sólo a esa importante dependencia de la Marina sino, en general, a nuestro primer puerto. Esta imagen del Callao puede ampliarse con el plano de L. Mariani (1855) y, sobre todo, con el de Ramón Escudero que data de 1870. El plano, con todas sus variantes, figura en la obra *El Callao en la época del coloniaje,* publicado por M. Darío Arrúz en 1905.

El Arsenal, a pesar de la importante función a que estaba destinado, no había recibido la atención del Gobierno. "En el recinto de este Arsenal no hay un lugar aparente para dedicarlo a alojamiento de los marineros de la Junta de Reconocimiento, pues el espacio que ocupan las barracas de las tripulaciones de esta dependencia y Capitanía de Puerto es tan reducido que apenas vasta para éstos y tan es así, que en meses pasados hubo necesidad de transformar un calabozo de marinería que pudiera servir de habitación a los oficiales de mar" —indicaba el capitán de navío Ezequiel Otoya al Comandante General de Marina en un documento oficial— en relación a la solicitud del prefecto del Callao para alojar a los marineros de la Junta de Reconocimiento en el Arsenal[20]. El Arsenal servía, además, como prisión para los marineros mercantes deserto-



Vista panorámica
del puerto del Callao, hacia
el año 1878

res de sus buques o que cometían faltas graves en el servicio, a quienes se les instalaba en 2 barracas[21].

Ante tantas limitaciones, el 18 de agosto de 1877 el ministro de Guerra y Marina puso en conocimiento del Comandante General de Marina que era deseo del Primer Mandatario que se construyese un nuevo Arsenal, y que en ese sentido ordenase buscar un terreno en las inmediaciones del puerto o en Bellavista. Dispuso el Presidente de la República que se formase una junta integrada por el mencionado Comandante General, por el Mayor de Ordenes del Departamento de Marina, por el capitán de puerto, el superintendente de la Factoría Naval de Bellavista, el comandante más caracterizado de los buques y por el ingeniero del Estado[22].

Pasaron cerca de 15 días y la junta no se reunió para llevar adelante su importante tarea. Se alegaba que el ingeniero del Estado, don Ladislao Falkieski, no había sido hallado y como en el puerto mismo, según el prefecto, no se encontraba ningún agrimensor del Estado, hasta ese momento sólo cabía esperar[23].

En definitiva no se llegó a nada, porque en la *Memoria* de Miguel Grau de 1878 hay párrafos muy significativos referentes al Arsenal. "Apenas puede comprenderse —dice el héroe— como después de tantos años que existe una Escuadra, sino poderosa, por lo menos suficiente para el servicio de la nación, no se haya construído un Arsenal donde se conservase su material de guerra, sus repuestos navales y donde las fuerzas de Marina, reunidas y disciplinadas, permaneciesen listas para embarcarse en caso dado; con talleres apropiados para todos los trabajos de Marina y, en fin, donde se hallasen concentrados todos los elementos indispensables para atender debidamente en cualquier circunstancia, al servicio y conservación de la Escuadra. Un edificio de tal naturaleza, con las mejoras introducidas en los arsenales de Europa es una obra que reclama tiempo ha las necesidades de la Escuadra"[24].

A través de los diarios se trató el asunto. Un jefe de la Escuadra, que no se identificó, expuso estar de acuerdo con la orden de buscar un terreno para la edificación de un nuevo Arsenal, pero estaba convencido que el Callao, no era el lugar apropiado para realizar una obra de tal naturaleza. "En nuestro humilde modo de pensar —decía— juzgamos que sería más conveniente radicarlo en Samanco, sirviendo allí de depósito

a nuestra Marina y de base para la formación de un puerto militar con sus fuertes y demás elementos que requiere una Marina bien organizada. Samanco es una bahía bien abrigada, susceptible de ser bien defendida, tiene buen fondeadero, agua en abundancia y recursos para la vida que nos suministran los fundos que se hallan en su vecindad. No está tan distante de Lima que pudiera impedir al Gobierno su acción inmediata para cualquiera determinación suya, hallándose además en comunicación por medio del telégrafo y quizás en tiempo no muy lejano ligado a ella por la prolongación del ferrocarril de Chancay"[25].

Consideraba también que la proximidad del Callao a la capital era siempre el arma poderosa de la que disponían los conspiradores para apoderarse de la Escuadra "y al mismo tiempo una de las causas que más ha influído en la relajación o flojedad de la disciplina". Explicaba el anónimo oficial de Marina "que los incentivos y placeres inherentes a las grandes capitales han contribuído a que nuestros marinos se hayan alejado con más frecuencia del círculo en que los debían contener sus obligaciones, experimentándose por esta razón vacíos en su modo de ser militar". Era necesario, pues, alejarse de la capital a donde no hubiese más distracción que el propio deber.

De situarse en Samanco, como sugería, el Arsenal podría destinar un área al Colegio Naval, a la Escuela de Grumetes y a la de Tiro. Tal era su planteamiento que, al parecer, no estaba al margen de la realidad. Lo cierto fue que la guerra también nos sorprendió sin que en el Perú contásemos con un Arsenal digno de tal nombre en nuestro primer puerto.

I. ADQUISICION DE ARTICULOS NAVALES

El 6 de agosto de 1877 el Gobierno dispuso que un jefe de la Armada viajase a Londres con el propósito de comprar y remitir al Callao artículos navales, máquinas, carbón de piedra y todo lo que fuese preciso para el consumo de la Escuadra[26].

El jefe de Marina a quien el Supremo Gobierno comisionó, debía proceder en consonancia con las siguientes instrucciones: Era necesario que se pusiese de acuerdo con el cónsul general del Perú en Londres, quien establecería contacto con la casa consignataria del guano Raphael e hijos para que entre-

gase al comisionado los fondos necesarios para su cometido. Arreglada esa primera parte de su misión, tendría que visitar, personalmente, todas las fábricas de jarcias, lonas y otros artículos necesarios para los buques de la Armada "que se encuentren consignados en la tarifa que ha servido para la provisión de dichos artículos en el Callao"[27]. Procedería enseguida a solicitar propuestas cerradas las que en el momento determinado serían abiertas ante el cónsul del Perú.

Se recomendaba que abiertas las propuestas se admitiese la más ventajosa, teniendo en cuenta la calidad de la mercadería, el valor, el favor del Fisco y descuento que se hiciese. Para su conducción al Callao era necesario escoger vapores que zarpasen de Londres, un puerto cercano a éste, o Liverpool, con el propósito de cargar guano. El Gobierno peruano se comprometía a desembarcar sus artículos 72 horas después de su arribo al Callao, dando como pago del transporte 4 días de estadía en el carguío del guano.

"Como es de práctica constante en Europa —decían las instrucciones— el abono de 5 ó más por ciento de comisión, sobre todo artículo que se compre, se dispone por regla general que el 1% corresponderá al jefe o persona comisionada, para sus gastos de movilidad, si disfrutase sueldo del Gobierno, y si sacase más de 8% le corresponderá el 2%"[28].

El carbón comprado tendría que ser de primera clase, en sacos de 200 libras, con el propósito de usarlos posteriormente en el ensacado del guano. El compromiso de adquisición de todo lo que se acaba de enumerar era por 6 meses, al término de los cuales se procedería a buscar nuevos proveedores o seguir con los mismos si las condiciones eran favorables para nuestro país.

J. VIVERES PARA LA ESCUADRA

La escasez de dinero en la Caja Fiscal dio lugar, en mayo de 1876, a que el racionamiento de las 70 personas que componían la dotación del Arsenal y de la lancha *Urcos,* se hiciese con víveres de la casa proveedora... ¡comprados al crédito! "No creí justo que la gente aguardara una hora más de la señalada por el reglamento para su rancho", afirmaba el comandante Diego de la Haza al ministerio respectivo[29].

¿Qué víveres se proporcionaba a los buques? Una lista del transporte *Chalaco* nos puede dar una idea muy real del asun-

to. Consumían galletas, carne salada, tocino, arroz, frejoles, manteca, azúcar, sal, té, ají, vinagre y ron[30]. A veces sucedía que los proveedores no eran personas cumplidoras de sus obligaciones y honestas. El comandante del *Talismán,* el 16 de enero de 1877, se vio precisado a devolver a los almacenes del Arsenal 351 libras de galletas y 95 de harina por considerar que se hallaban en mal estado, imposible de ser utilizadas para el consumo diario de la tripulación. Reunida la Junta Económica del Departamento de Marina informó que eran *insuministrables*[31].

Era una costumbre muy antigua y arraigada que a los buques de guerra al ancla en los diferentes puertos del litoral se les proporcionara raciones de ron. Por Resolución Suprema del 23 de diciembre de 1877 se había dispuesto que los proveedores en lugar del ron correspondiente a los grumetes —muchachos cuyas edades oscilaban entre los 16 y 18 años— que se hallaban en los buques de la Armada, les entregasen jabón. Lo increíble es que los proveedores de la Escuadra se negaron a aceptar la disposición del Gobierno y continuaron su reparto indiscriminado de licor, a la vez que solicitaban se reconsiderase el dispositivo.

A los marineros del Arsenal se les daba 30 centavos diarios por concepto de ración, considerados por el Mayor de Ordenes del Departamento de Marina insuficientes, porque los artículos de primera necesidad, en su concepto, habían "encarecido notablemente". Esto sucedía el 11 de junio de 1877. Estaba convencido y lo expresaba en un documento oficial, que la cantidad destinada a los marineros del Arsenal, por exigua, no bastaba para satisfacer sus necesidades[32].

Hubo urgencia de poner remedio a esta anómala situación y el 10 de enero de 1878 fue celebrado un contrato de provisión de víveres y artículos navales para los buques de la Escuadra nacional con la firma "Grace Hermanos y Compañía", ante el escribano Felipe Orellana. En representación del Estado suscribió el documento Juan de Dios Rivera, director de administración accidental y en nombre de los proveedores ellos mismos, "vecinos de la ciudad del Callao, comerciantes de dicha plaza, inteligentes en el idioma castellano".

Dotarían de víveres y artículos navales a los buques de la Escuadra, "a los precios más equitativos que se encuentren en plaza y teniendo en consideración que mientras se reciban los

artículos navales encargados de Europa, es necesario atender a las necesidades de dichos buques y dependencias de la Marina que sea más ventajosa a los intereses del Estado".

En el artículo 6º del contrato se estipulaba: "Todos los artículos que entreguen la Casa Grace Hermanos y Compañía, han de ser de la mejor calidad debidamente envasados y con peso neto, deduciendo el de los envases a satisfacción de la Junta Económica del Departamento, la que antes deberá examinarlos debiendo responder la Casa por el mal estado o merma en que se encuentren aquéllos que se reciban en envase cerrado".

El artículo 10º señalaba: "Grace Hermanos y Compañía presentará mensualmente a la Caja Fiscal del Callao la cuenta de los artículos que hubiesen entregado, comprobada con los pedidos respectivos, para que liquidada y sentada por dicha Caja, sea sometida a la aprobación del Gobierno y expedida por éste la orden de pago, por la cantidad que según la liquidación y examen resulte alcanzar, debiendo hacerse el abono de ella por trimestre".

El documento es muy importante, de carácter económico-mercantil, con detalles de artículos navales y precios de éstos en esa época. La escritura pública del contrato fue extendida conforme a la Resolución Suprema del 31 de mayo de 1878[33].

K. ENFERMEDADES, MEDICOS Y MEDICINAS

La salud del hombre peruano en el siglo pasado y, concretamente, en los años que abarca este trabajo, dejaba mucho que desear. El promedio de vida era muy corto y numerosas epidemias diezmaban frecuentemente a la población. Entre los hombres dedicados al servicio de la patria en la Marina de Guerra la enfermedad más común era la tuberculosis. Esta causaba estragos, indiscriminadamente, tanto entre la oficialidad cuanto en el personal subalterno. Muchas veces no se procedía con los tebecianos de la manera más adecuada para que pudieran lograr algún alivio, ya que las curaciones definitivas eran, dada la terapéutica de la época, casi imposibles. Así, por ejemplo, a un grumete de la cañonera *Pilcomayo,* de nombre José Rojas, se le mandó a convalecer a la isla de San Lorenzo. Con justa razón el comandante Diego de la Haza solicitaba a las autoridades superiores del ministerio de Guerra y Marina,

que al enfermo se lo trasladara a la sierra, con otros dos tripulantes de la corbeta *Unión,* también tuberculosos, ya que necesitaban asistencia prolija, amén de clima seco, cosas que, obviamente, no podían encontrar en la mencionada isla. Estos hechos ocurrían en enero de 1877[34].

Otras enfermedades frecuentes entre el personal del Ramo de Marina eran las de carácter venéreo o "vergonzantes", como se les llamaba por entonces. Abundaban también la fiebre amarilla, el paludismo y frecuentes cuadros de desnutrición que eran prolegómenos de la tuberculosis.

En los primeros meses de 1877 el Gobierno recibió una comunicación donde se informaba que había estallado una epidemia de fiebre amarilla en el Brasil. A raíz de este problema un pontón fue convertido en lazareto. A él debían ser trasbordados los enfermos que arribasen al Callao en los vapores y buques de vela. Al pontón se le asignó, además de un médico, cuatro marineros, un primer guardián y un cocinero. Este personal no sólo debía conservar el pontón sino también "atender a los apestados"[35]. Las medidas no eran exageradas, sino producto de una dolorosa experiencia. La fiebre amarilla había causado terribles estragos en el Callao y Lima. A causa de ella en 1854 murieron en nuestro primer puerto 1,400 personas. La pandemia se repitió, con análoga virulencia, en 1868[36].

En el año de 1877 prestaban servicio en los buques de la Marina de Guerra los siguientes médicos: Carlos Deglane en el transporte *Chalaco;* Manuel Cantuarias en la fragata *Apurímac;* Pedro Irujo en la corbeta *Unión;* Mariano Martínez en el vapor *Mayro;* Ricardo Pérez en la cañonera *Pilcomayo;* y José Ignacio León en el vapor *Limeña*[37]. Este personal fue casi el mismo hasta abril de 1879, en que Chile nos declaró la guerra. En el *Huáscar* estuvo el cirujano mayor Santiago Távara; en el monitor *Manco Cápac* prestaba servicios el doctor Eugenio Román Arizaga; en el *Rímac* el doctor Tito Melgar y en el *Meteoro* el doctor Rafael Fonseca[38].

En 1878 hubo una muy justificada campaña periodística para lograr que en todos los buques de pasajeros prestara servicios permanentes un médico. "Más de un accidente desgraciado para los pasajeros, ocurrido en nuestro litoral, —decía *El Peruano*— nos obliga a indicar a las compañías de navegación cuán conveniente sería que en cada uno de los buques hubiese un médico encargado de prestar los auxilios de su profesión a los viajeros que los necesiten.

Personas hay quienes el mareo produce estragos notables, y aún la muerte, si no se les asiste oportunamente; otras, que emprenden una navegación ya enfermas y con el fin de buscar otro clima y van a encontrar una muerte inmediata, porque las transiciones rápidas y las influencias nuevas a que se someten, agravan su mal o les desarrollan otro, que no pueden resistir en el estado de debilidad a que las tienen reducidas sus dolencias.

Para rentar un médico son al parecer suficientes los provechos que hoy obtienen las expresadas compañías, pues el desarrollo creciente de nuestro comercio y el movimiento marítimo en nuestras costas y las de las demás repúblicas del Pacífico, hacen presumir que los rendimientos bien pueden soportar un cargo de 1,200 a 2,000 soles anuales por cada buque; pero si nuestras presunciones se alejan mucho de la realidad, fácil sería hacer contribuir con algo a los viajeros, aumentando en una pequeña suma los precios del pasaje, lo que estamos ciertos aceptarían gustosos aquéllos, a trueque de llevar una garantía segura de que contarían en un momento dado con los auxilios de la ciencia médica.

Pudiera decirse que la medida que proponemos será gravosa para el público al que se impondrá con ella una obligada contribución, en beneficio de las compañías de vapores; mas nótese que indicamos que el recargo debe ser sumamente pequeño, que exigimos que otras compañías, cuyos empleados necesitarán frecuentemente de los auxilios del médico, también contribuyan a formar el sueldo del facultativo y que convendría no imponer cuota alguna a los pasajeros de cubierta.

No sería una objeción la circunstancia de que esos vapores tocan diariamente en algún puerto, donde pueden desembarcar sus enfermos o procurarles la asistencia del médico de dicho puerto, y decimos que no sería objeción porque ni en todos los puertos de la costa hay facultativos, siendo notablemente mayor el número de los que carecen de ese auxilio; ni convendría desembarcar a un enfermo que no adolece de mal contagioso y tiene satisfecho su pasaje, para dejarlo en un lugar donde tal vez no hallará asistencia alguna; ni es cierto que toda enfermedad pueda dar tiempo al que la sufra para aguardar el arribo al puerto más inmediato. Por el contrario, sabido es que hay accidentes que producen una muerte casi instantánea, sin que por esto la curación del enfermo sea imposible cuando se le atiende inmediatamente.

Ciertos estamos de que muchas personas que emprenderían viajes de recreo y que podrían dejar regulares beneficios a las compañías de vapores, se abstienen de navegar por el recelo de no encontrar más garantías para sus vidas que la borda del buque, y de que se decidirían a hacer aquellos viajes si supiesen que en el momento preciso habían de encontrar oportuno socorro.

De esperar es que las compañías se presten a oir nuestras indicaciones y contraten médicos, siquiera sea para aquellos vapores que, por su mejor servicio, son más concurridos. En ello van interesados no sólo la salud y las vidas de los pasajeros, que gran consideración merecen, sino hasta las ventajas para aquellas empresas, que con el aumento de viajeros aumentan también sus provechos"[39].

Por lo que sabemos esta campaña no tuvo el resultado que se esperaba y al momento de la guerra con Chile la gran mayoría de los buques que hacían la carrera tanto al norte como al sur seguían sin tener un médico permanente a bordo.

La farmacopea corría pareja con los conocimientos médicos de la época. Pocos eran los remedios ya preparados. Los galenos se encargaban de administrar una receta señalando los componentes y las respectivas proporciones de los mismos para elaborar cucharadas, cápsulas o ungüentos. Un testimonio interesantísimo, el inventario del botiquín de la fragata *Apurímac,* nos permite conocer cuáles eran estos productos y también el instrumental que se usaba en los buques de la Escuadra. Aquí el documento:

Doce libras de sulfato de magnesia
Dos cajas de polvos de Zezliz
Una onza de sulfato de quinina
Ocho onzas de láudano Sindenham
Ocho onzas de cloroformo
Ocho onzas de éter sulfúrico
Ocho onzas de amoniaco líquido
Dos onzas de polvo de James
Media onza de clorhidrato de morfina
Una libra de bicarbonato de soda
Una libra de ácido cítrico
Una libra de bálsamo de Copaiba
Una libra de alcanfor
Una libra de acetato de plomo
Cuatro botellas de fenol
Una onza de Kermes
Ocho onzas de clorato de potasa
Cuatro onzas de yoduro de potasio
Un metro de vejigatorio de albespeyrres
Dos libras de cerato

Dos libras de pomada napolitana
Una libra de belladona
Ocho libras de hilas del país
Cuatro libras de aceite de trementina
Dos libras de aceite de trementina
Dos libras de aceite castor
Una libra de tintura de valeriana
Cuatro onzas de tintura de extramonio
Cuatro libras de tintura de digital
Una onza de tártaro emético
Un escarificador de ventosas
Dos libras de tintura de árnica
Dos libras de bálsamo anodino
Una onza de calomelano
Una onza de subnitrato de bismuto
Una onza de creosota
Una onza de polvos de Dover
Dos onzas de nitrato de potasa
Ocho onzas de alumbre
Diez libras de harina de linaza
Diez libras de linaza en grano
Ocho libras de mostaza en polvo
Nueve onzas de Ipecacuana
Seis libras de cascarilla en bruto
Dos bisturíes rectos
Dos bisturíes curvos
Dos tijeras (una recta y otra curva)
Un mortero
Una balanza
Dos espátulas
Dos medidas (una de media onza y otra de cuatro onzas)
Una pieza de género blanco
Dos jeringuitas de cristal
Una jeringuita grande de estaño
Un embudo
Un metro de esparadrapo
Dos esponjas
Un anafre

Todo esto importaba S/. 207.20, según hacía constar el contador de la *Apurímac*, José Ignacio Perla[40].

L. TRAGEDIAS EN EL MAR

El 13 de julio de 1876 naufragó en el lugar conocido como Punta Falsa de Aguja, en la costa norte, muy cerca de la playa de "la caleta de fux", la cañonera *Chanchamayo* comandada por el capitán de corbeta Elías Aguirre. El siniestro tuvo lugar en la noche, sin pérdida de vidas[41].

Una de las víctimas del naufragio comunicó a *El Comercio:* "El 13 de julio a las 7.23 p. m. se presentó al comandante de la *Chanchamayo* el oficial de guardia y le participó que estaban

a 4 ó 5 millas de tierra. El señor Aguirre preguntó al oficial la hora que era y cuando éste le hubo contestado diciéndole la ya indicada, le ordenó que a las 7.30 virara hacia afuera. En tanto que esto acontecía el segundo del buque, Raygada, pudo, por el color del agua, observar que se encontraban muy cerca de tierra. El señor Aguirre había subido ya al puente y mandó virar; pero no había concluído de dar la voz de mando, cuando la corbeta chocó con un banco de arena. Apenas pudo conseguirse ponerle en facha. Dos bancos más pasó la corbeta. Estaba ya en la barra.

Aunque el mar estaba muy picado el comandante mandó botar al agua dos falúas cada una con su anclote y una espía para remolcar hacía atrás el buque. Por este medio se le hizo salvar los dos segundos bancos; pero fue imposible que salvara el tercero que era el más grande.

Los anclotes fueron arrastrados. Inmediatamente después de esto se construyó una balsa de madera para poner una espía con una de las anclas mayores del buque; pero nada pudo conseguirse por haberse volcado la balsa. También volcó uno de los botes, teniendo sus tripulantes que llegar a nado a la corbeta.

La marinería de la Escuela de Grumetes ejecutaba todas las órdenes con admirable precisión. Una hora después del naufragio la máquina de la *Chanchamayo* estaba encendida y contribuía a evitar que el buque fuese arrastrado hacia tierra. Un bote a cargo del teniente Hidalgo fue enviado a la isla de Lobos en demanda de auxilio.

A las 10 de la mañana del día siguiente todos los tripulantes de la *Chanchamayo* se embarcaron, llevando víveres y armas, pólvora, etc. Al día siguiente se avistó un vapor, el *Trujillo* que iba del Callao a Panamá. Como no había libro de señales se envió un bote. El *Trujillo* se mantuvo sobre su máquina a 3 ó 4 millas de distancia; pero como no se le hiciera señal alguna siguió su viaje. Es muy probable que no vieran el bote.

El 16 a las 7 de la mañana divisamos otro vapor: era el que llevaba al Callao al general Mariano Ignacio Prado. El comandante hizo alistar un bote, nos embarcamos en él yo y el oficial Cavero. A poco los golpes de mar volcaron y destrozaron la embarcación. Salvamos a nado. No pudimos por esto ponernos al habla.

Permanecimos en la playa en nuestras carpas hasta la llegada del *Jirafa,* su comandante Guillermo García y García vi-

no a tierra. Al regresar éste a su buque, con el objeto de marchar a Sechura a traer a remolque unas balsas, se volcó el bote; casi sucumbe el señor García. Las balsas llegaron y se principió a transportar la artillería. La *Chanchamayo* está en playa abierta de proa"[42].

En el parte oficial dando cuenta del naufragio el comandante Elías Aguirre informaba al ministro de Guerra y Marina: "De regreso del viaje al norte, que para ejercicios de los grumetes me había sido prescrito por S.E. el Presidente y el señor Ministro de Guerra, navegaba el día 13 de julio en *vuelta de tierra.* La latitud por la altura meridiana de este día fué 6° 7' S. y longitud estimada 81°52' O. A las 3.30 p. m. se trabajó una longitud por cronómetro que dio por resultado 81°34' de modo que con la latitud del medio día el punto podía ser ya de confianza; además, se reconoció a las 2 horas p. m. la Punta Falsa de Aguja cuya distancia aproximada a esa hora vino a estar de acuerdo con la longitud observada más tarde.

Hasta aquí, siguiendo las prescripciones del derrotero para los viajes de subida, había obtenido buenas singladuras, y me proponía virar a 5 ó 6 millas de tierra, para aprovechar bien del terral y la virazón; así es que pensaba seguir la bordada hasta 7 horas 3 minutos p. m., hora en que debiendo hallarnos a la distancia indicada, podíamos tomar el terral desde su principio.

Después de las 7 horas p. m. me hallaba en la cubierta con el segundo comandante capitán de corbeta don Eugenio Raygada, cuando vino el oficial de guardia, alférez de fragata don Aurelio Gaviria, a avisarme que en su concepto estaríamos a 3 ó 4 millas de tierra.

Como por el punto y la distancia en que navegaba me creía entonces a 7 u 8 millas, y como los oficiales para no escasear la precaución estimaran siempre la distancia a la costa menor de lo que era en realidad, le contesté que siguiera observándola y virara a las 7 horas 30 minutos p. m. El segundo comandante se dirigió al puente inmediatamente después del oficial de guardia y regresando antes de haber trascurrido 10 minutos, me comunicó que estábamos más cerca de lo que el oficial creía y que le había ordenado llamar la gente a sus puestos.

Alarmado por este parte, me fui al puente sin la menor pérdida de tiempo; al llegar a él y dirigir la vista a proa, vi tan distantemente la reventazón de la playa que ordené *orzar a la banda y bracear en facha.*

La primera orden fue cumplida en el acto, mas no así la segunda, porque estaban alistándose para la virada, por manera que antes de haber braceado, el buque encalló: hecha la facha sin embargo, que debía contribuir a atraer el buque atrás para zafar, mandé encender la máquina y tender un anclote por la aleta de estribor. La virada por redondo había sido menos oportuna que por avante, pues al arribar habíamos encallado con más fuerza.

El tiempo sin haber nublado mucho, mantenía una faja blanquecina que impidió ver la reventazón a tiempo para maniobrar; la parte elevada de la costa, que aparecía tras una leve capa de neblina, tenía ese color dudoso que tan fácilmente hace equivocar la distancia; este equívoco involuntario pero desgraciado, de apreciación en el oficial de guardia, le hizo creerse a 3 ó 4 millas, estando ya entre puntas; el ruido del oleaje, que generalmente se percibe bien a 6 millas, no se oyó en lo absoluto, sino cuando el buque encallaba, circunstancia muy notable, atendiendo a que, además del oficial de guardia que se hallaba en el puente, estaban en la cubierta la brigada de servicio, el segundo comandante y yo. El andar había venido aumentando gradualmente de 4 a 5 1/2 millas, y nada podía hacernos sospechar, observando la salida del buque y el trabajo del aparejo, que hubiese aumentado una cantidad considerable. Ahora mismo, no juzgo que semejante desproporción haya tenido lugar.

Las sondas que se hizo apenas varamos, dio 16 pies de agua a popa y 10 a proa, por consiguiente la popa quedaba a flote pero mientras se encendió la máquina y tendió el anclote, la mar arrastró paulatinamente hasta colocarla en 12 pies, y tocando el fondo también.

Largar un ancla hubiera sido imprudente y perjudicial, pues entonces sujetando la proa en su sitio, habría inutilizado la acción del aparejo para traerlo atrás por una parte, y por otra la mar, más libre en su influencia sobre el resto del casco, lo había llevado con mayor rapidez a menor profundidad.

Todos los esfuerzos se concretaron como era natural a maniobrar eficazmente por la popa.

Teniendo un anclote por la aleta de estribor y lista la máquina, se cobró la espía del primero por el cabrestante y se dio atrás a toda fuerza a la segunda; mas no siendo esto suficiente, se tendió otro anclote para cobrarlo a mano.

Estas 3 fuerzas reunidas no bastaron todavía, pero sin embargo de que funcionaron así hasta arrastrar un anclote, nada favorable se consiguió. Entonces se pensó fondear un ancla de amura y como ninguna de las falúas fuera capaz de resistirla, tanto por su propia debilidad, cuanto por el estado agitado de la mar, se trató de formar una balsa, la cual tampoco dio buen resultado.

A las 11 horas p. m. mandé al teniente segundo don Eduardo Hidalgo en comisión a la isla de Lobos de Tierra, a buscar un vapor que pudiera remolcarnos; mas la demora inevitable de su viaje, le hizo llegar después de la salida para Eten del vapor *Jirafa,* que vino más tarde a auxiliarnos, mandado por el Prefecto de Lambayeque.

Mientras tanto se continuó trabajando a bordo hasta bien entrado el siguiente día, sin obtener la mayor ventaja, ni poder evitar siquiera que la mar dejara de *aconcharnos.*

Habiendo dado parte el primer maquinista de que a las 7.30 a. m. del día 14, la máquina no podía seguir funcionando por mucho tiempo, a causa de principiar a absorver arena la válvula alimenticia de las calderas y notando al mismo tiempo que los *bandazos* que daba el buque eran tan fuertes que podrían hacernos desarbolar y esparcir los fuegos, con riesgo de producir un incendio, ordené se apagaran todos y alistar víveres, agua y cuanto pudiera necesitarse para trasladar la gente a tierra, hacerla vivir en carpas y esperar recursos que nos permitieran hacer nuevos esfuerzos para salvar lo que se pudiera.

De la llegada de los vapores *Chalaco* y *Jirafa,* de las balsas mandadas de Sechura por el señor Prefecto de Piura; de los auxilios tan eficaces de estas últimas a cuya cooperación se debe lo que se ha salvado, ya me he ocupado en otra oportunidad. Pero debo añadir que un día de braveza, en que estábamos tan escasos de agua que sólo hubo para cocinar, fue indispensable que del *Chalaco* trasbordaran unos barriles a una balsa fondeada fuera de la costa y que no trabajaba por falta de gente; que la tripularon con marineros, que voluntariamente se prestaron y la dejaron aventurarse a salvar el oleaje.

La falta de conocimientos especiales para el manejo de estas embarcaciones, hizo que la balsa, impulsada por la corriente se fuera sobre las piedras; felizmente la gente salvó sin avería, lo mismo que el agua; pero la balsa perteneciente al

piloto Rafael Eche, se hizo pedazos, por cuya razón oficié al señor Prefecto de Piura, para que a la vez de los jornales de los balseros se sirviera hacer abonar la embarcación.

El inventario de salvamento irá a la Mayoría de Ordenes junto con mi parte de llegada, y en él se encontrarán, además de la artillería, hélices, cadenas, anclas, municiones de guerra, de boca, arboladura y velamen, muchos otros artículos de valor.

Cuando la tripulación estuvo toda en tierra se le hizo formar y se leyeron los artículos del título 34, 13 y 14 de la ordenanza.

Me es satifactorio comunicar a US. que a excepción de los grumetes Hernán Cortéz, Aurelio Ramos, Marcos Olarte y Juan Farfán, que han desertado, los demás se han conducido con toda la voluntad, respeto y abnegación de su buena disciplina; quedan a bordo de este buque esperando las órdenes de US.

Merced a los trabajos de los buzos enviados en el vapor *Chalaco,* se han salvado la mariposa, algunas cajas de pólvora y algunas menudencias del pañol del contramaestre.

Terminaré permitiéndome recomendar nuevamente a la consideración del Supremo Gobierno, los servicios prestados por los balseros de Sechura, sin cuya cooperación hubiera sido imposible llevar a cabo el salvamento en la proporción en que se ha hecho.

Dios guarde a US. S.M. *ELIAS AGUIRRE*"[43].

Por considerarlo de mucho interés reproducimos una carta dirigida al director de *El Comercio,* José Antonio Miró Quesada, donde se emiten otras opiniones sobre el naufragio y se narra un episodio en el que estuvo a punto de perder la vida Guillermo García y García, hermano del capitán de navío Aurelio García y García. Como se recordará Guillermo García y García murió heroicamente en la cubierta de la *Independencia* cuando ya encallada sufría los disparos de fusilería y metralla lanzados desde la *Covadonga:*

"Punta Falsa de Aguja, julio 20 de 1876

Muy estimado amigo:

Las calamidades nunca vienen solas; a la pérdida de la *Chanchamayo* iba a seguir otrá más dolorosa, la pérdida de



ELIAS AGUIRRE
Era el comandante de la *Chanchamayo* cuando se produjo el naufragio que perdió a este buque. Moriría valientemente junto a Grau en el combate de Angamos.

una vida interesante. Voy a referir a usted lo ocurrido, que puede llamarse la historia de un recién nacido, de 29 años de edad.

El celoso prefecto de Lambayeque, señor Ferreyros, ordenó que el vapor *Jirafa* que manda el capitán don Guillermo García y García saliese de Eten a prestar auxilio a la *Chanchamayo* y recoger a los naúfragos. El *Jirafa* llegó a esta playa en la mañana del lunes 17 y desde el primer momento se persuadió su capitán que la cañonera estaba totalmente perdida. La tripulación había salvado y se hallaba en tierra así como la mayor parte de los pertrechos y de los artículos de mar y boca, debido a los esfuerzos y a la energía del comandante y oficialidad de la *Chanchamayo*. El *Jirafa* ha tomado ya a su bordo gran cantidad de esos objetos.

El siniestro de que me ocupo es de lamentarse tanto más, cuando viene a afectar a un jefe que no es responsable. Su verdadera explicación está en el exceso de arrojo del oficial de guardia para acercarse a la playa, y en la fatalidad del comandante. Desde muchas horas antes estaba la tierra a la vista: la corbeta navegaba tranquilamente a la vela: todo el mundo estaba en cubierta; y el comandante había recomendado al oficial de guardia, media hora antes del suceso, que avisara el momento en que estuviese a distancia conveniente de tierra para virar. Lo que llamo la fatalidad o mala estrella del comandante Aguirre, está en esto: tenía costumbre de hacer su ejercicio corporal diario paseando por el puente desde que acababa de comer hasta las 8 de la noche, y el día del siniestro fue el único que en lugar de subir al puente hizo su paseo sobre la cubierta principal. Esto dio ocasión a que sólo se apercibiese de la extremada aproximación en que se encontraba de la playa cuando estaba casi sobre ella. Saltó Aguirre al puente a mandar la virada, pero ya era tarde; antes de concluir la maniobra encalló el buque y quedó perdido, arrastrando consigo, aunque no en justicia, la reputación de Elías Aguirre, que por tantos y tan merecidos títulos se ha hecho digno de ser considerado como uno de nuestros mejores oficiales de Marina. Si en poder de usted está defender esa reputación y mitigar las amarguras que esta desgracia puede ocasionarle, hágalo usted amigo, con la convicción de la irresponsabilidad de Aguirre y con la conciencia de que defiende a un hombre de verdadero mérito en un momento de adversidad.

Voy a hablarle ahora del riesgo que hemos corrido, como le he dicho, de una nueva desgracia. El capitán García y García, que se hallaba en tierra acordando con el comandante Aguirre lo necesario para salvar lo más que se pudiera del buque, debía embarcarse en su vapor, el *Jirafa*, para ir a Sechura en busca de unas balsas que facilitasen los trabajos en esta borrascosísima playa, no habiendo podido hacerlo el día anterior a causa de la braveza en que estaba el mar. Tomó al efecto un bote con 4 hombres de la *Chanchamayo* y zarpó; pero cuando llegó a unos 100 metros de la playa, en lo más fuerte de la reventazón, vinieron 2 tremendas mareas que llenaron completamente de agua el bote y arrastrándolo con una velocidad espantosa lo estrellaron contra los picos de un arrecife, cayendo García y García y sus marineros casual y felizmente al agua y no sobre aquéllos, pues esto habría ocasionado irremisiblemente su pérdida. Los marineros más afortunados que su jefe fueron arrastrados por la corriente a una playa de arena, y tomaron tierra; pero García quedó metido en un archipiélago de rocas, luchando durante una hora contra la muerte, lanzado por las terribles olas en todas direcciones, aunque por fortuna siempre entre los canales, sin chocar con las rocas, pues esto habría causado su muerte instantánea.

Antes de embarcarse en el bote el señor García y García, en previsión de lo que podía suceder, en vista del estado del mar, se había quitado la ropa de paño, quedándose sólo con la blanca; pero esta precaución que indudablemente lo salvó, desde que lo puso en actitud de nadar libremente, le hizo también sufrir una angustia infinita y resignarse a la idea de que estaba de Dios que sucumbiese. Con los esfuerzos que hacía, fueron resbalándose los calzoncillos que estaban atados en los tobillos y quedaron formando una especie de cola o rastro pendiente de los pies que le impedía nadar; y el peligro se hizo supremo cuando enganchándose esa cola en el pico de una roca quedó García verdaderamente fondeado. Qué momentos para éste y para sus amigos que en la playa contemplábamos la espantosa lucha en que se hallaba. Por más que hacía para romper los calzoncillos unas veces y otra para darse impulso con cada ola que pasaba, para arrancarse de esa situación, no lograba su intento, a pesar de su entereza y de su esforzadísima energía. Nos refiere García que fue el único instante en que le faltó confianza en sí mismo y llegó a resig-

narse a la muerte. Felizmente, la providencia hizo que una ola violentísima lo desprendiese de la roca que se empeñaba en servirle de tumba y arrastrándolo al medio del archipiélago, cuando ya le faltaba la fuerza física y sentía el frío de la muerte en el corazón, hizo fácil que desde una de las rocas le tirasen un remo atado a una línea, que logró coger y lo arrastraron así hasta la playa. Si no es por los comandantes Aguirre y Raygada que habían acompañado al señor García hasta la playa y al ver el siniestro de que era víctima que obligaron a la gente de la *Chanchamayo* a saltar sobre las rocas, dando ellos mismos valeroso ejemplo, la interesante vida del joven marino habría desaparecido. Por fortuna se encuentra ya el señor García restablecido de las horribles fatigas de su naufragio. Mañana embarcará en el *Jirafa* la artillería de la cañonera y muy pronto zarpará para el Callao llevando a su bordo la gente de la *Chanchamayo*"[44].

La plana mayor de la *Chanchamayo* al momento de naufragar estaba conformada de la siguiente manera: comandante, capitán de corbeta Elías Aguirre, segundo comandante capitán de corbeta Eugenio Raygada, teniente segundo Eduardo Hidalgo, alférez de fragata Gervasio Santillana, alférez de fragata Aurelio Gaviria, alférez de fragata Octavio Cavero. El Cuerpo Político estaba representado por el contador, oficial segundo, César Alvarado[45].

Como era lo usual en estos casos y lo prescribía el reglamento, se inició proceso para deslindar responsabilidades con relación al naufragio de la cañonera *Chanchamayo*. Guillermo Black fue nombrado juez fiscal en comisión el día 10 de agosto de 1876. Dos días más tarde envió un oficio al Comandante General de Marina en estos términos: "Nombrado juez fiscal en comisión de orden suprema y habiendo concluído la sumaria información ordenada seguir con los acontecimientos que se relacionan con el naufragio de la cañonera de guerra nacional *Chanchamayo*, tengo el honor de acompañar a usted por duplicado la lista de presentes de la dotación de esa nave, y los cuales existen en la condición de detenidos a bordo del vapor transporte *Chalaco*.

En mérito de los procedimientos judiciales prescritos por la ordenanza y leyes patrias, observados estrictamente por el fiscal que suscribe, deben ser puestos en libertad todos los individuos que componen la dotación de la cañonera *Chancha-*

mayo, y a disposición del Supremo Gobierno, para que sean colocados donde lo estime más conveniente en bien del mejor servicio, con excepción del comandante de la cañonera ya citada, capitán de corbeta don Elías Aguirre, el segundo comandante del mismo buque capitán de corbeta don Eugenio Raygada y el oficial de guardia don Aurelio Gaviria, alférez de fragata; los cuales permanecerán a bordo del vapor *Chalaco* en la condición de detenidos.

Como la presente cuestión es la primera que por su circunstancia se ha presentado en nuestra Escuadra, y haya que pasar la Revista de Comisario el lunes 14 del actual, de acuerdo con el comandante Aguirre se han considerado en lista de revista por el presente mes a todos los individuos que de la dotación del enunciado buque existen a bordo del *Chalaco*. Que pongo en conocimiento de usted para los fines que halla lugar. *GUILLERMO BLACK*"[46].

El viernes 27 de octubre de 1876 se reunió el consejo de guerra de oficiales generales para sentenciar, en las respectivas causas, al capitán de corbeta Elías Aguirre. La reunión se llevó a cabo a las 12 m. en el vapor *Marañón* y, para el caso, se puso a disposición del Mayor de Ordenes del Departamento 20 soldados a cargo de un oficial[47].

Fue sentenciado Elías Aguirre a 6 meses de prisión que, en principio, se determinó fuese en algún puerto, pero de inmediato se modificó la sentencia en el sentido que debía ser a bordo de la *Pilcomayo*[48].

A todo lo agregado se determinó también que durante dos años quedaría sin "su pensión de empleo". En julio de 1877 quedó en libertad "por haber cumplido la primera parte de su condena"[49]. Ya en abril de dicho año, por encontrarse enfermo de reumatismo, se le concedió licencia para residir en el puerto de Iquique. Elías Aguirre era joven aún pues había nacido el 1º de octubre de 1843, en Chiclayo. Tenía entonces 34 años. En el *Catecismo Patriótico* de José Luis Torres, se expresa que ingresó a la Escuela Naval el 7 de junio de 1858 y que el 3 de agosto de 1860 se le dio el título de guardiamarina. Fue alférez de fragata el 20 de enero de 1864, teniente segundo el 11 de julio de 1865, por su participación en Abtao donde obtuvo el grado inmediato. Más tarde, el 19 de mayo de 1870, fue ascendido a capitán de corbeta. Perdió la vida y se cubrió de gloria, junto a Miguel Grau, el 8 de octubre de 1879, en Angamos.



El puerto de Iquique,
el más importante del departamento de Tarapacá, famoso
por los embarques de salitre.

M. EL HEROICO MARTIN VALLADARES

El 24 de marzo de 1878 a las 3 de la madrugada naufragó en las islas de Hormigas de Afuera la barca inglesa *Minnie Graham*, a causa de la fuerte correntada. Se salvaron 7 personas que aferradas a las rocas de un islote serían después rescatadas por el capitán de fragata Leopoldo Sánchez quien recibió la comisión de ir en su auxilio a bordo del transporte *Talismán*. La labor realizada fue en extremo peligrosa y muy esforzada por parte de la marinería, que mediante un bote y cabos rescataron a cada uno de los sobrevivientes. En la tarea intervino también en forma muy importante el personal del vapor *Huacho* de la Compañía Inglesa de Vapores.

El comandante Leopoldo Sánchez elevó a la Superioridad Naval el siguiente parte:

"Encomendada al buque de mi mando, por el Ministerio del Ramo, la noble misión de socorrer a los naúfragos de la barca inglesa *Minnie Graham* encallada en los islotes de Hormigas de Afuera, tengo el honor de dar cuenta a usted del feliz éxito de mi comisión.

Dejando el fondeadero a las 9 horas 40 minutos p.m., hice rumbo en demanda de dichos islotes, regulando el andar del buque a fin de amanecer próximo a ellos. Poco después de franquear el cabezo de San Lorenzo, avisté por la amura de babor la luz del vapor *Huacho*, mandado por la Compañía Inglesa de Vapores para prestar también auxilio a los naúfragos y traté de conservarle a corta distancia en la misma dirección. A las 3 horas 30 m. se descubrió por la amura de estribor una intensa luz y acercándome a ella reduciendo el andar pude notar la fosforescencia del agua que rompía contra los farallones del norte. El *Huacho*, aproximando bastante a la luz, quemó dos cohetes de señales. No siendo prudente avanzar más, por estar aún muy oscura la noche, nos mantuvimos aguantando sobre la máquina o voltejeando despacio hasta esperar que rayase el día. A las 5 horas 30 minutos aclaró y pudimos distinguir a los naúfragos en número de 7, agrupados en la parte más alta de la islita del sur, en la que ardía una gran fogata. Aproximándonos con precauciones a tierra hasta estar bastante próximos a la rompiente, principiamos a recorrer la isla en busca de un lugar en que no hubiese peligro para atracar una embarcación fijándome en la parte nor-

te que según el derrotero de Finblay puede ser abordado con dificultad, pero no había punto alguno en donde no se estrellasen con violencia las olas que arbolaban desde afuera y en varias partes en direcciones encontradas. Tal vez en día de calma o con ventolina floja, pueda no ser difícil abordar la isla.

Arriada la chalupa y provista de un barrilito de agua dulce y de 7 salvavidas circulares guarnecidos de largas guías, la mandé a cargo del primer guardián para que procurase hacerlos llegar a tierra o al menos que pudiese tomarse de ellos cualquiera de los naúfragos que se decidiese a lanzarse a nado. En efecto, uno de ellos, confiado sin duda en la proximidad de la embarcación y rifando su vida, se adelantó sobre los peñascos y se arrojó al agua, siendo felizmente recogido por la chalupa.

Con un heroísmo digno de todo elogio y lleno de abnegación sublime, se lanzó al mar en un salvavidas el marinero peruano Martín Valladares, de la dotación del *Huacho*, llevando el extremo de un cabo delgado al que estaba amarrado otro salvavidas, y con gran trabajo y arrollado a veces por las olas, consiguió saltar a las rocas y halado entonces el cabo por los extenuados náufragos y por Valladares, hasta tomar el salvavidas en que estaba asegurado otro cabo que terminaba en el bote del *Huacho*, se estableció un va y viene entre la embarcación y el islote.

Con el salvavidas pasado debajo de los brazos y caminando un poco sobre los arrecifes y aprovechando de los cortos vacíos se lanzaba cada náufrago al mar y arriando a la vez sus compañeros el cabo de tierra y cobrando el otro los marineros del bote *Huacho* que era remolcado por la chalupa del *Talismán*, se consiguió salvar a todos, siendo el último el marinero Valladares, quien después de haber ayudado a los náufragos a colocarse el salvavidas, volvió a arrojarse intrépido y fue recogido por su bote con general aplauso.

El acto del salvamento se llevó a cabo en poco tiempo y a su buen éxito cooperó eficazmente el señor Jorge Stamm, comisionado especialmente por la Compañía Inglesa de Vapores y quien dirigía el bote en que estaba el andarivel.

El teniente primero don Francisco Medina vigilaba también el otro bote y estaba encargado por mí para dar aviso si eran infructuosos los trabajos emprendidos, para escogitar otros

medios, habiendo principiado ya por lo pronto a construir a bordo una pequeña balsa y me disponía a procurar la comunicación con tierra sirviéndome del cañoncito de señales para lanzar un porta-amarras o en caso último a fabricar un cometa y tratar de elevarla al lugar más favorable; pues estaba decidido a no abandonar los islotes hasta no probar todos los recursos posibles para salvar a los 7 desgraciados que sin el oportuno auxilio del *Huacho* y del buque de mi mando, quizá no hubiesen tenido fuerzas para resistir dos días más, casi desnudos y sin más alimentos que los mariscos que cogían y el poco de agua que ingeniosamente condensaban valiéndose de latas vacías.

La barca encalló el 24 del mes pasado a las 3 horas m. en la parte sur del islote y no hay más vestigio de ella que unos cuantos trozos de palo y de madera arrojados por las olas a tierra.

El siniestro tiene por origen según el capitán la intensidad de la corriente que lo ha hecho derivar al Oeste y, en efecto, en el corto trayecto del cabezo de San Lorenzo y las Hormigas he experimentado la fuerza de ellas, apreciándolas en más de una milla por hora en dirección O.N.O.

Embarcados todos los náufragos en el vapor *Huacho* cuyo capitán don Santiago Adams tomó tanto interés por su salvación y a quien como compatriota de ellos debía ceder el honor de recibirlos, zarpé de la isla Sur, en donde sólo a última hora me decidí a fondear en 23 brazas de agua y dirigiéndome al Callao llegué a mi fondeadero a las 2 horas 30 p.m. satisfechos todos, oficiales y tripulantes, de haber contribuído a salvar a los 7 desgraciados náufragos de la *Minnie Graham* y agradeciendo el Supremo Gobierno la honra que ha tenido bien dispensarnos. Dios guarde a US. *LEOPOLDO SANCHEZ*"[50].

Pocos días después, el 15 de marzo de 1878, el Presidente de la República Mariano Ignacio Prado y el ministro de Guerra y Marina contralmirante Antonio de la Haza emitieron un decreto cuyo texto era el siguiente: "Visto el oficio que procede de la Comandancia General de la Marina y el parte de su referencia del comandante del vapor *Talismán*, relativos ambos documentos a dar cuenta de la comisión confiada al comandante de dicha nave, para que con ella prestara los auxilios necesarios a fin de salvar a los tripulantes de la barca inglesa *Minnie Graham*, perdida por encallamiento el 24 del próximo

pasado en las Islas de Hormigas de Afuera; y considerando que, según se expone extensamente en el referido parte, fueron realmente salvados 7 náufragos de la *Minnie Graham*, que constan de la relación a él adjunta, mediante los oportunos auxilios prestados por el vapor *Talismán* y los que a su vez prestó también con el mismo objeto el vapor *Huacho* de la Compañía Inglesa de Vapores en el Pacífico; que tan feliz resultado se obtuvo después de vencidas las grandes dificultades que para ellos se presentaron, ocasionadas principalmente por la fuerte rompiente que continuamente estalla en las islas de las Hormigas de Afuera, en todo su contorno, constituyéndola por tal causa en un peligrosísimo arrecife; que el espontáneo y heroico concurso del marinero peruano Martín Valladares, de la dotación del *Huacho*, exponiendo su vida, contribuyó eficazmente a la salvación de los 7 enunciados náufragos; que tan abnegado comportamiento del referido Valladares merece ser debidamente recompensado con un justo galardón, y como poderoso estímulo para casos de igual naturaleza; se resuelve: Concédase a Martín Valladares el uso de una medalla de plata de 30 milímetros de diámetro con la siguente inscripción:

En el centro del anverso un buque encallado sobre arrecifes, y debajo de él la inscripción "*Minnie Graham*". Marzo 2 de 1878". Y en el exergo: "Premio al heroismo", y en el centro del reverso se leerá "Siete náufragos salvados por Martín Valladares" y en el exergo llevará siete estrellas; y nómbresele primer guardián de la Armada, destinándosele a prestar sus servicios, por ahora, en el Arsenal de Marina del Callao. Expídase el diploma respectivo por el Ministerio del Ramo y por la Comandancia General de Marina el nombramiento de tal guardián. Tómese razón, publíquese y comuníquese. Rúbrica de S.E. *HAZA*"[51].

Dando cumplimiento a lo dispuesto el 23 de mayo de 1878 el ministro de Guerra y Marina, contralmirante Antonio A. de la Haza, remitió al capitán de navío Comandante General de Marina el documento siguiente: "Remito a US. el diploma expedido a favor del marinero peruano Martín Valladares y la medalla de plata que se le ha concedido por Decreto Supremo del 15 de marzo último, como justo galardón por su abnegado comportamiento en el salvamento de 7 individuos náufragos de la barca inglesa *Minnie Graham* y disponga US. que se con-



Capitán de navío
MIGUEL GRAU
Como Comandante General de Marina impidió que prosperara en el Callao el llamado "motín de los cabitos".

greguen las tripulaciones de los buques de la Escuadra a bordo de la fragata *Independencia* en cuyo buque se procederá a la entrega personal de la citada medalla, leyéndose el expresado Decreto Supremo, en presencia de las tripulaciones de los buques, cuyo acto servirá de poderoso estímulo para ellos. Dios guarde a US. *ANTONIO A. DE LA HAZA*"[52].

Pocos días después, el 3 de junio de 1878, el Comandante General de Marina, capitán de navío Miguel Grau, se dirigía al ministro Antonio A. de la Haza en estos términos: "Tengo el honor de poner en conocimiento de US. que en cumplimiento de lo ordenado por ese Ministerio en oficio del 23 del pasado se congregaron en la fragata *Independencia* todas las tripulaciones de los buques de la Armada surtos en la bahía y con las formalidades debidas se verificó la entrega del diploma y medalla concedida por el Supremo Gobierno al marinero Martín Valladares, cuyo acto fue presidido por el señor capitán de navío comandante de dicha fragata. Dios guarde a US. *MIGUEL GRAU*"[53].

El Gobierno británico, a su vez, expresó su agradecimiento a Martín Valladares mediante un oficio que el ministro plenipotenciario de Inglaterra en Lima, Spencer St. John dirigió al doctor Manuel Irigoyen, ministro de Relaciones Exteriores. El oficio decía:

"Lima, Junio 22 de 1878

Señor Ministro:

Tengo la honra de participar a V.E. que he recibido orden para dar las gracias al Gobierno del Perú, en nombre de Su Majestad, por el pronto y eficaz socorro prestado a la tripulación náufraga de la *Minnie Graham*, que se perdió en las rocas de las Hormigas el mes de febrero último.

Tengo así mismo el gran placer de añadir que también se me ha ordenado informe a V.E. de que el Gobierno de su Majestad ha acordado dar una medalla de oro a Martín Valladares, como demostración de aprecio por los denodados servicios que prestó a la tripulación del mencionado barco británico.

Acepte V.E., señor Ministro, la seguridad de mi más alta consideración. *SPENCER ST. JOHN*"[54].

El ministro Irigoyen, al día siguiente, contestó en los siguientes términos:

"Señor Ministro:

Tengo la honra de acusar recibo de su favorecida nota, signada con el número 29, fecha de ayer, en la que US. se sirve dar a mi Gobierno las gracias por los auxilios que le cupo la buena suerte de proporcionar a la barca británica *Minnie Graham*, y al mismo tiempo me participa US. que el Gobierno de Su Majestad británica ha concedido una medalla de oro a nuestro marinero Martín Valladares, por los denodados servicios que prestó al barco náufrago.

Enterado S.E. el Presidente de la República del noble proceder del Gobierno británico, me ordena decir a US. que tanto él como su Gabinete y el pueblo peruano, sabrán estimar debidamente esta distinguida prueba de simpatía.

Aprovecho la oportunidad para reiterar a US. las expresiones de mi consideración y respeto. *MANUEL IRIGOYEN*"[55].

Hasta donde se nos alcanza, el marinero Martín Valladares es una figura desconocida, o casi desconocida, en las páginas de nuestra *Historia Marítima*. Este hombre modesto, generoso y valiente encarna las mejores virtudes de nuestro pueblo y, por ello, debe ser propuesto a las actuales generaciones de tripulantes de la Marina de Guerra del Perú como un noble ejemplo a seguir.

N. NAUFRAGIOS: TEMA POLEMICO

Los naufragios de algunos barcos ingleses que cubrían la ruta entre el Callao y Valparaíso dieron motivo a la alarma del público y a la desconfianza de quienes, en su calidad de empresarios o comerciantes, utilizaban dichas naves para el transporte de su carga. ¿Cuáles eran las causas de tan frecuentes catástrofes?

La interrogante trató de contestarla el prestigioso marino Aurelio García y García, mediante una meditada nota publicada en *El Comercio*[56]. "Es un hecho incontestable —expresaba— que deberes recíprocos de los gobiernos del litoral sudamericano del Oeste y de la "Compañía de Navegación por Vapor en el Pacífico", han sido desatendidos; y allí la razón primordial de las desgracias que lamentamos".

La Compañía, en su concepto, tenía para los vapores costaneros reglamentos correspondientes a naves de travesía y,

además, itinerarios forzados, "graduando sólo la capacidad y potencia de los buques". Sin embargo, en nada se preocupaba de su personal, porque los vapores visitaban en sus viajes de Valparaíso al Callao entre 18 y 20 puertos, utilizando para ello 11 días de constante trabajo. En los del Callao a intermedios del Norte entraban y salían en casi 12 puertos, lo que les demandaba 4 días. El cansancio agotaba a oficiales y tripulantes, porque en todas las recaladas se entregaba y recibía carga, que se marcaba, se ordenaba y se estibaba. El constante trabajo permitía muy poco tiempo para el reposo y originaba fatigas, "superiores a la más vigorosa naturaleza humana".

García y García señalaba que entre los capitanes y sus primeros maquinistas existía el más pernicioso antagonismo. ¿Por qué? ¿Qué razones originaban semejantes fricciones entre quienes, teóricamente, debían estar unidos por lazos de compañerismo? La respuesta es importante conocerla, porque refleja la posición de la empresa causante, en su concepto, de los naufragios: "Obligados los primeros a no fallar, el día y hora señalados, en los numerosos puertos de escala (frecuentemente 2 y 3 en un día) —prosigue el comandante García— y con instrucciones los segundos para limitar a la más exigua cantidad el consumo de carbón, cuya economía los hace acreedores a primas, sucede que los capitanes cuya responsabilidad salta en primer término, procuran a su vez caminar el menor número posible de millas, y para conseguirlo no tienen más recurso que navegar *besando la costa*. Harto notorio son los fatales efectos de tan imprudente proximidad".

Esa era la verdad que todos los hombres de mar conocían por experiencia y que, sin embargo, pasaba inadvertida para la gente ajena a la profesión. Eso explicaba los choques, varadas y pérdida de numerosas naves, como el *Cloda* y el *Arica* en la costa peruana y el *Eten* y el *Atacama* en la de Chile, "mandados por expertos y experimentados marinos". Muchas veces los corresponsales de los diarios publicaban crónicas y artículos con evidente exageración de concepto. En los casos del *Tacna*, *Eten* y *Atacama*, según García y García, no hubo "rugidos de olas, noches lóbregas, fuertes ventarrones y mares montañosos. Eran simplemente frases de efecto, de sensación, "encaminadas a cubrir responsabilidades que lejos de atenuarse se aumentarían de haber existido tales causas extraordinarias". Lo fundamental, lo importante, lo profesional en todo marino

era "continuar su derrota, desviarla y aún interrumpirla, según se vayan presentando los accidentes del tiempo con que navega", pero de ninguna manera pegarse a la costa para ahorrar el carbón.

"De modo que si a las inmediaciones de una playa se experimenta marejada o viento de través, al continuar la derrota en rumbo directo, o sea en demanda de las puntas o islotes avanzados —sentenciaba el marino— se incurre en la más crasa torpeza; pues el efecto combinado de las dos fuerzas o de cualquiera de ellas que obre sobre el costado del buque, es abatirlo hasta ensenarlo o encallar. Salvar este frecuente peligro, pertenece a los rudimentos de la experiencia marinera". En consecuencia, faltaba en muchos casos una adecuada vigilancia, "proveniente del excesivo trabajo que se impone a los oficiales de a bordo".

Decía el comandante García y García que era necesario corregir los defectos señalados, con cuya desaparición se restablecería la confianza en la Compañía. "Separar en los oficiales de los vapores costaneros el servicio meramente comercial o de cabotaje del marítimo, o aumentar el número de ellos, es el más urgente de los remedios para prevenir accidentes. Así también como lo es el fijar en instrucciones precisas el mínimun de la distancia a tierra (2 1/2 y 3 millas durante la noche o bajo tiempo nublado) a que deben navegar los vapores de cabotaje".

Observaba de la misma forma que las autoridades marítimas debían prohibir la carga o descarga después de ocultarse el sol y negar licencia de salida a los vapores sobrecargados o mal estibados. Recordaba que el *Tacna* se dio vuelta con sacrificio de muchas vidas. Terminaba diciendo que a pesar de haberse contratado para los puertos del Perú los faros y luces de bahía, aún no se procedía a su instalación o levantamiento.

Como es natural, el representante de la Compañía de Navegación, cuyo nombre era Noel West, quien realizaba sus actividades en el puerto del Callao, pretendió refutar las expresiones del experimentado marino. Dijo que creía oportuno señalar que nadie tenía mayor interés que la misma Compañía en la conservación y seguridad de sus buques, porque de lo contrario sufriría pérdidas enormes sin posibilidad de resarcirse puesto que los vapores no estaban asegurados. Cada capitán era poseedor de instrucciones muy precisas de la empresa, "to-

cante a la escrupulosa vigilancia que debe observarse en la navegación". Como algo singular refirió que a fin de año se daba a los capitanes y pilotos una gratificación en el caso de no haber sufrido el buque ningún accidente. El plus o recompensa era denominado "Safe navigation gratuity", o "gratificación por navegación segura".

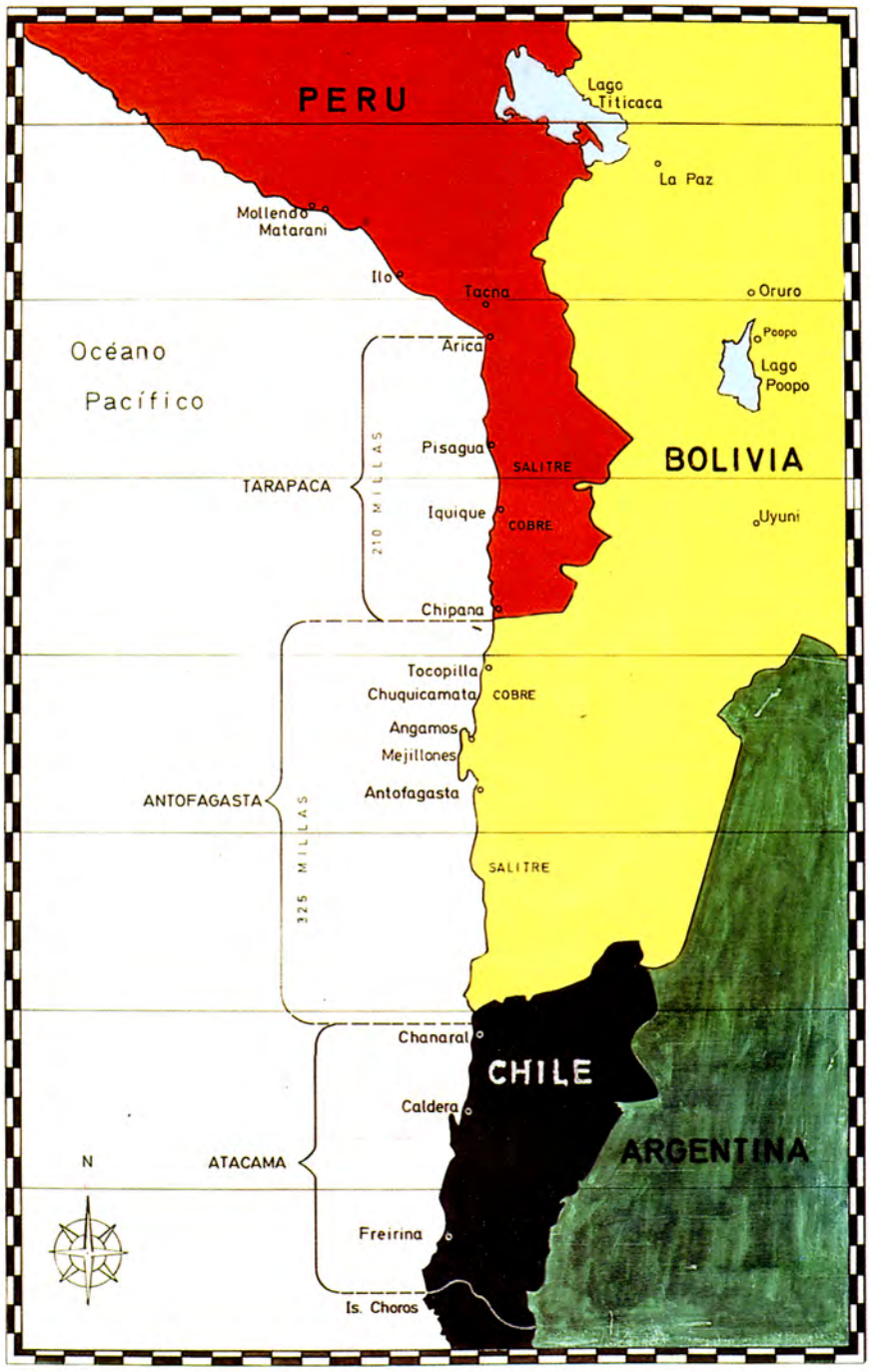
En otro párrafo de su pretendida aclaración indicó West que los itinerarios eran arreglados cuidadosamente, "de tal manera que puedan ser observados con rigurosa puntualidad". No se navegaba, pues, al azar, ni se entraba y salía de los puertos por decisión propia del capitán, sino como algo previamente establecido.

De otro lado, en lo concerniente a la no siempre buena armonía entre el capitán y sus maquinistas, West fue rotundo en expresar: "No sé de donde haya podido adquirir Aurelio García y García la noticia del antagonismo que dice existe entre los capitanes y sus primeros maquinistas". Tildaba la inculpación de "extravagante" por que los capitanes "son los que tienen el mando en jefe de sus vapores y ningún maquinista podría estar en antagonismo con ellos ni contrariar sus órdenes". Afirmaba además que nunca se había limitado el consumo de carbón en los vapores. No era exacto tampoco que los vapores navegasen "besando la costa" como dijo García y García, teniendo en cuenta que "la regla fija e invariable" en todos sus barcos era el conservarse siempre a una distancia que no bajase de 2 a 3 millas, "particularmente de noche". Recordaba que en cada vapor existía un libro de órdenes para las noches ("night order book"), en el que día a día se redactaban las instrucciones del capitán para que se cumpliesen durante la noche.

"En cada cambio de oficial de guardia hay necesidad de llamar al capitán, tanto de día como de noche, para darle cuenta del estado del tiempo, del andar del vapor y del rumbo que lleva. También se llama al capitán instantáneamente en cualquier ocasión de neblina repentina, quedando él personalmente encargado del mando del buque mientras ella continúe", sostenía el representante de la empresa de navegación, y agregaba que el Reglamento señalaba claramente que si el buque se acercaba "demasiado a tierra", de inmediato, "en el instante", era imperativo variar el rumbo hacia fuera.

Capitán de navío
AURELIO GARCIA Y GARCIA.
Marino notable, científico,
diplomático y político. Una
de las grandes personalidades
navales del siglo XIX.




PERU
Lago Titicaca
La Paz
Mollendo
Matarani
Ilo
Tacna
Oruro
Poopo
Lago Poopo
Océano Pacífico
Arica
Pisagua
SALITRE
BOLIVIA
TARAPACA
210 MILLAS
Iquique
COBRE
Uyuni
Chipana
Tocopilla
Chuquicamata
COBRE
Angamos
Mejillones
ANTOFAGASTA
Antofagasta
325 MILLAS
SALITRE
Chanaral
CHILE
Caldera
ARGENTINA
N
ATACAMA
Freirina
Is. Choros

Las fronteras del Perú
antes de la guerra con Chile.
Arica y Tarapacá eran territorios
valiosos y entrañablemente unidos,
desde siempre, a nuestra geografía.
En el capítulo VIII del presente libro
se analizan los problemas internacionales
que desencadenaron la llamada "Guerra del
guano y del salitre".

En consecuencia, los accidentes de los buques a que hizo mención Aurelio García y García se debieron "a una lamentable fatalidad". Afirmación fuera de lugar, inconsistente, si se tiene en cuenta que la empresa todo lo tenía previsto, todo estudiado, con su Reglamento muy preciso para evitar desastres.

Noel West decía finalmente que la indicación de Aurelio García y García, en el sentido de no permitirse el embarque o desembarque en ningún buque después de ocultarse el sol, no procedía, por cuanto se trataba de buques a vapor que realizaban su viaje en tiempo fijo. Si de buques de vela se tratase, observaba West, "nada absolutamente habría que objetar, pues se emplean semanas enteras en cargar y descargar en el puerto de su destino"[57].

A todas las argumentaciones precedentes, Aurelio García y García, mediante una carta también publicada en *El Comercio* las consideró sólo como una defensa de la Compañía que Noel West representaba. Pero insistía con vehemencia en que West no había desvanecido los graves cargos que había formulado[58].

O. *EL MATERIAL A FLOTE*

El 28 de julio de 1878 el ministro de Guerra y Marina, general Pedro Bustamante, presentaba a la Legislatura de ese año la *Memoria del Ramo de Marina*[59]. Ese documento se sustentaba en otro cuyo valor histórico es realmente notable: la *Memoria* que, a su vez, presentaba al Supremo Gobierno el capitán de navío Miguel Grau, Comandante General de Marina, que acompaña como anexo al presente capítulo[60]. Ambos testimonios nos permiten tener una idea bastante exacta de nuestro material a flote pocos meses antes de iniciarse la guerra con Chile. Veamos el estado de cada uno de los buques:

Fragata Independencia

"Esta nave recibe ahora mismo las reparaciones de que ha menester su máquina, a la vez que se le prepara convenientemente para cambiar sus calderas, después de 12 años de servicios constantes, por las nuevas que han sido contruídas para este objeto. Una vez plantificadas éstas y recorrida la máquina, será también necesario refaccionarles sus cubiertas, el

montaje de su artillería y otras obras accesorias; y, ejecutados todos estos trabajos, quedará en las mejores condiciones de disponibilidad para continuar prestando sus servicios útiles por algunos años más.

Con todo, es necesario tener presente que, en los 12 años trascurridos hasta la fecha, desde que fue construída esta fragata, se han realizado mejoramientos de trascendental importancia en la construcción de los buques blindados, exigidos, a su vez, por la mayor perfección y grueso calibre que ha alcanzado la artillería rayada de uso corriente ya en todas las marinas de guerra. Tales mejoramientos importantes consisten esencialmente en el gran poder que se da hoy a las máquinas propulsoras y a las mayores dimensiones en el blindaje de los cascos de las naves de guerra, a fin de que estén protegidas, hasta donde sea posible, contra el formidable poder de los cañones rayados, del mayor calibre conocido, que forman el armamento en las que, por la reunión de todas esas circunstancias, según las proporciones de ellas, se consideran de primera o de segundo orden.

En esta virtud, pues, y atendidas las especiales condiciones de la *Independencia* con relación a la fuerza de su máquina, al espesor de su blindaje y calibre de sus cañones, puede reputarse con todo fundamento comprendida ahora entre las naves de tercero o cuarto orden de su género"[61].

Vapor de torreón Huáscar

"Reparadas ya las averías que sufrió este buque en su casco y arboladura, durante el combate que sostuvo con los buques de guerra británicos *Shah* y *Amethyst* en las aguas de Pacocha, se halla en perfecto estado y expedito para desempeñar cualquiera comisión militar, pues tiene además calderas nuevas, y su máquina, recientemente recorrida, funciona con regularidad y precisión. La misma observación que acaba de hacerse respecto de la *Independencia* es igualmente aplicable al *Huáscar*, en cuanto ella se refiere a la fuerza de la máquina y al espesor del blindaje, por cuyas circunstancias únicamente debe considerarse esta nave, comprendida en la misma categoría asignada a aquella; mas no así por su armamento militar que es de primer orden, por sus excelentes propiedades marineras y por el pequeño blanco que presentan sus costados. Estas es-

peciales condiciones que posee el *Huáscar*, en defecto de aquellas, pueden utilizarse, hasta cierto punto, para igualar el gran poder de los buques modernos "[62].

Monitor Manco Cápac

"Acopiados y convenientemente preparados los materiales indispensables para las reparaciones que con urgencia necesitaba este monitor, se han llevado a cabo ya dichas reparaciones, y mediante ella ha quedado en el mejor estado y listo para el servicio a que se halla destinado.

Tales importantes trabajos han consistido en la renovación completa de la cubierta principal del buque, la cual se afirma ahora sobre bases de fierro, en reemplazo de las de madera que antes tenía; en una recorrida general de todas sus máquinas y calderas, en la plantificación en éstas de un nuevo juego de tubos, y en la cubierta de una nueva chimenea para la máquina principal y otros secundarios; y todos ellos han sido ejecutados por la Factoría Naval del Estado con la solidez y esmero que este establecimiento pone en todas sus obras, y con la notable economía que se deriva de su buena administración"[63].

Monitor Atahualpa

"Esta nave no se encuentra al presente en las condiciones requeridas para que pudiera prestar, con probabilidades de buen éxito y si fueren necesarios, los importantes servicios a que está destinada por su construcción, a causa del deterioro natural producido en su cubierta, en sus calderas y otras partes, por la acción del tiempo, temperamento y debido uso que se ha hecho de ella. Una carena de firme es indispensable, pues, emprender para repararle estos defectos y dejarle en perfecto estado de servicio; y a este fin se han formulado ya, las especificaciones y presupuestos de las diversas obras, se han encargado a Europa y Estados Unidos de Norteamérica, no habiéndolos en el país, los materiales necesarios y se ha dispuesto que tan luego como lleguen éstos, se haga cargo de la ejecución de aquella la Factoría Naval del Estado. Dichas obras consistirán en otras iguales o semejantes a las que se han llevado a cabo, por el mismo establecimiento, en el moni-

tor *Manco Cápac*; y habiéndose ejecutado éstas satisfactoriamente, tanto por la excelencia de los materiales empleados como por la solidez y perfección de los trabajos y la notable economía obtenida en la administración de los fondos a ellos destinados, hay seguridad de que los que van a emprenderse en el *Atahualpa* sean ejecutados de la misma manera por la Factoría citada"[64].

Corbeta Unión

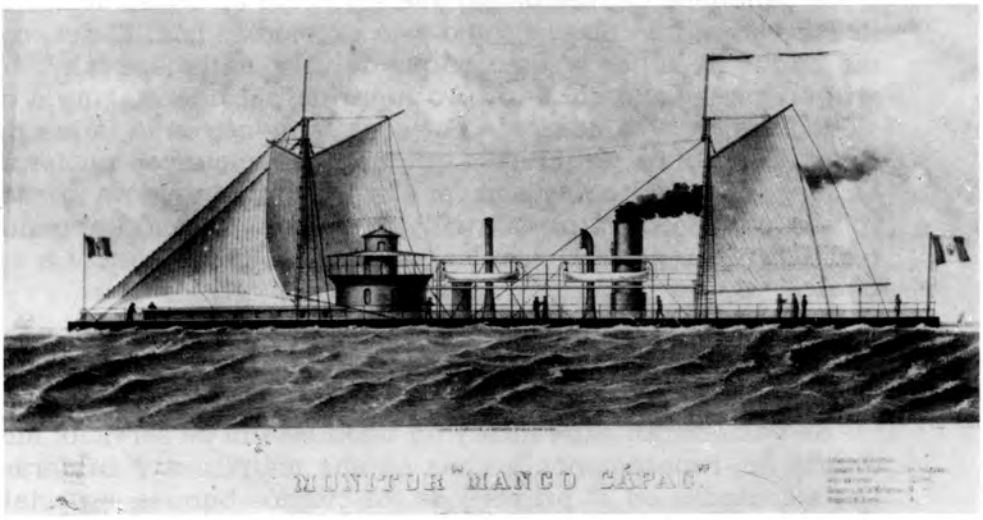
"Sabido es que esta corbeta, construída en Nantes en 1864, recibió en Londres en 1873 una carena de firme tanto en su casco como en su máquina y arboladura, y renovó además, sus calderas y su artillería. Posteriormente, y con especialidad, a fines del año próximo pasado (1877), ha sido necesario también hacerle algunas reparaciones requeridas por el mal estado en que llegaron a encontrarse sus costados, su cubierta, algunas piezas principales de su máquina y aun sus calderas; pero esto no obstante, el estado actual de dicha nave no es completamente satisfactorio: nuevas reparaciones se hacen indispensables, pues, emprender en ella y proveerla a la vez de anclas y cadenas para su seguridad, por ser insuficientes las que hoy tiene, y de un nuevo juego de velas y toda su maniobra de babor que se hallan casi destruídas. Estas premiosas necesidades serán próximamente atendidas.

Sin embargo de lo supuesto, la *Unión* ha prestado buenos servicios en el presente bienio (1877-1878)"[65].

Cañonera Pilcomayo

"Su casco, máquina y arboladura se hallan en perfecto estado, ha prestado incesantemente sus servicios en la costa sur de la República durante todo el período que comprende esta *Memoria* y aún hasta el presente se encuentra en uno de sus puertos en desempeño de una comisión.

Importantes como son en sí mismos los servicios de esta nave, lo son mucho más si se considera que sus especiales condiciones le permiten prestarlos con una gran economía de gastos, pues siendo un buque mixto de vapor y de vela y con buenas propiedades marineras relativas a ambos sistemas, hace sus frecuentes viajes en nuestras costas ahorrando completa-



El monitor *Manco Cápac* era ya un buque totalmente obsoleto, incluso inoperativo en vísperas de la guerra con Chile. Su compra, junto con el *Atahualpa*, fue un gran error.

mente el combustible, cuando usa sólo su aparejo, o con un pequeño consumo de él cuando usa su máquina propulsora.

La cañonera *Chanchamayo* que era igual en construcción a la *Pilcomayo*, que poseía como ésta excelentes cualidades, como buque de vapor y como buque de vela, hallábase también en perfecto estado cuando tuvo lugar su pérdida marinera el 13 de julio de 1876, acaecida por encallamiento en la Punta de Nae. Los auxilios y esfuerzos que oportunamente se pusieron en juego para salvar esta nave, fueron completamente infructuosos, pero se salvaron la artillería, las embarcaciones menores, algunos repuestos navales y otros objetos que había a su bordo"[66].

Los transportes Chalaco *y* Talismán

"Se encuentran expeditos y en buen estado de servicio, mediante las reparaciones hechas en sus máquinas y calderas. Las ejecutadas en el primero de los citados buques, especialmente, han sido de alguna importancia, pues han consistido en una recorrida general de toda su máquina, en una obra bastante difícil llevada a cabo con buen éxito en uno de los cilindros de alta presión, que estaba casi perdido y en la plantificación de un nuevo juego de tubos en sus calderas, en cambio de los antiguos que habían llegado a ponerse en estado de exclusión"[67].

El transporte Limeña

La compra del transporte *Limeña* fue decidida en la sesión del Consejo de Ministros realizada el 11 de mayo de 1877, en lugar de fletar la nave lo que hubiese resultado oneroso para el erario nacional. La compañía a que pertenecía —en los días convulsos de la sublevación del *Huáscar*— cobraba por remolcar el monitor *Atahualpa* haciendo uso del *Limeña* la suma de 22,000 soles de plata. Además se comprometía a transportar 1,500 personas hasta Mollendo, Por otra parte cobraba 7,500 soles "por cada día siguiente al de la llegada a Mollendo hasta el de su arribo al Callao"[68].

En consecuencia se consideró su compra en la suma de 150,000 soles de plata. Una Orden General de la Armada co-

rrespondiente al 15 de mayo de 1877 decía en su artículo segundo: "Habiendo sido comprado a la "Compañía Inglesa de Vapores" el vapor *Limeña*, y debiendo formar parte de nuestra Escuadra, su Excelencia el Presidente de la República se ha servido, con fecha 14, nombrar comandante de ese buque al capitán de fragata don Toribio Raygada y segundo comandante al de corbeta don Enrique N. Alayza, debiendo ser compuesta su dotación de los oficiales siguientes: teniente segundo don Luciano E. Arana, alférez de fragata don Manuel Ontaneda, guardiamarinas don Federico Matos y don Roberto Espinoza; como cirujano al doctor don José I. León y como contador el guarda—almacén de la Aduana de Iquique don Alberto de la Barrera con el haber de oficial segundo del Cuerpo Político. Secretaría General de Marina. *MIGUEL RIOS*"[69].

Transporte Mayro

"Con la adquisición del *Limeña* y convenientemente reparados y expeditos, como al presente se encuentran, los excelentes transportes *Chalaco* y *Talismán*, resultaron innecesarios o de muy secundaria importancia los servicios que, atendida sus especiales condiciones, pudiera prestar aún el *Mayro*. Por esta razón se decidió el Gobierno a enajenarlo, y lo ha enajenado en efecto por la suma de 26,500 soles, no comprendido su armamento militar ni los repuestos navales que tenía a su bordo, aceptando la propuesta de don Antonio Pastor, en decreto de 4 de abril último"[70].

"En el *Marañón*, *Meteoro* y en la fragata *Apurímac* funcionan respectivamente las Escuelas Naval, Preparatoria y de Grumetes, y su estado actual es bueno para el objeto a que se hallan destinado"[71].

Toda la información que se acaba de leer ha sido tomada de la *Memoria* del general Pedro Bustamante. El resumen de los elementos navales con los cuales contaba el Perú en 1878 era el siguiente:

Buques de guerra blindados

Fragata *Independencia* de 22 cañones
Vapor de torreón *Huáscar* de 5 cañones
Monitor *Manco Cápac* de 2 cañones
Monitor *Atahualpa* de 2 cañones

Buques de guerra de madera

Corbeta *Unión* 13 cañones
Cañonera *Pilcomayo* 6 cañones

Buques transportes

Vapor *Chalaco* 4 cañones
Vapor *Limeña* sin artillería
Vapor *Talismán* sin artillería

Buques Escuelas

Vapor *Marañón*
Vapor *Meteoro*
Fragata *Apurímac*[72].

En el volumen siguiente, donde se trata con detalle la campaña naval durante la guerra con Chile, se verá un análisis minucioso de cada uno de los buques de nuestra Escuadra y una correlación de fuerzas con la Armada chilena. Como anexos insertamos el estado de la escuadra en enero de 1879 y sus correspondientes dotaciones. Igualmente dos informes que juzgamos de gran interés. El primero se refiere al estado de la corbeta *Unión* en setiembre de 1878 y el otro, fechado en enero del mismo año, detalla las obras ejecutadas en el monitor *Huáscar* para reparar los daños sufridos en Pacocha cuando se enfrentó a dos buques ingleses. Como se recordará sobre el *Huáscar* y la *Unión* recaería todo el peso de las acciones en la mar durante la llamada guerra del Pacífico, aunque tampoco se debe olvidar el valioso y abnegado servicio que prestaron los transportes durante la contienda.

Los vapores del Amazonas

Desde que llegaron a Iquitos —en 1864— los vapores *Morona, Pastaza, Napo* y *Putumayo*, la historia del Apostadero fluvial ubicado en dicho lugar de nuestra Amazonía fue un verdadero catálogo de actos heroicos, abnegación y sacrificio protagonizados por nuestros marinos. La crisis fiscal, acentuada a partir de 1874, hizo que la situación se tornara verdaderamente dramática, insostenible en ese punto. El año 1877 los bu-

ques antes mencionados tanto por el uso constante, cuanto por la dureza del clima, estaban seriamente deteriorados, casi inservibles. Por otra parte, no había dinero para darles mantenimiento, ni siquiera para sostener a los operarios de la Factoría y tampoco para solventar los sueldos del personal allí destacado[73].

El Gobierno de Mariano Ignacio Prado, decidió, pues, vender los 4 pequeños buques a una compañía anónima mediante contrato elevado a escritura pública el 18 de mayo de 1877. Los compradores, mediante dicho documento, se comprometían a mantener el servicio entre Pará (en Brasil) e Iquitos, entre este puerto y Sarayacu, por el Ucayali, y entre el mismo Iquitos y Yurimaguas surcando el Marañón y el Huallaga[74].

El contrato fue ásperamente criticado en Lima por los diarios civilistas *El Nacional* y *La Opinión Nacional*, los cuales sostenían que no se habían cautelado debidamente los intereses del Estado. El Gobierno, en editorial de *El Peruano*, respondía a las críticas y daba las explicaciones solicitadas en los términos siguientes:

"En virtud del contrato celebrado con la "Compañía de Navegación Fluvial", el Gobierno debía vender los 4 vapores a justa tasación de peritos y en cumplimiento de lo estipulado nombraron ambos contratantes los peritos que debían evaluar los 4 vapores. El perito del Gobierno estimó el precio de las 4 embarcaciones en S/. 49,000.00, y el que representaba a la Compañía, hizo la evaluación en S/. 27,000.00; y para resolver la discordia, se convino en nombrar un dirimente, que fijase el justo precio de los 4 vapores, el que asignó la cantidad de S/. 37,000.00.

Deseosa la Empresa de allanar todo género de obstáculos y como una generosa compensación a la protección que le ha dispensado el Gobierno, convino en abonar el precio fijado por el perito dirimente.

Creemos que después de estas explicaciones, se habrán convencido nuestros colegas de que no existe, ni existir puede lesión, ni enorme ni enormísima, en la venta de los vapores, puesto que no es racional ni justo estimar el precio de esos vapores por lo que importaron al Estado,hace 18 años, sin tener en consideración el inevitable deterioro a que están sujetas todas las cosas por el uso.

El precio de las cosas se evalúa por su utilidad y por la importancia de los servicios que prestan y siendo esto cierto, es

incuestionable que los 4 vapores que estaban casi destruídos, no podrían ser tasados por los peritos en un precio mayor que el determinado por las facilidades que proporcionaran a la navegación.

Esto es tan obvio y tan elemental que creemos ofender la ilustración de nuestros colegas alegando nuevas razones para manifestarles que la venta de los 4 vapores del Amazonas, lejos de ser lesiva, ha sido ventajosa para el Estado.

Resulta de lo dicho:

1º Que la venta se ha hecho, previas tasaciones, por los árbitros respectivos y con las comodidades requeridas.

2º Que el precio de los 4 vapores ha disminuído naturalmente con relación al tiempo que tienen de uso y a su actual estado.

Solamente nos falta agregar que el Gobierno no ha creído ser víctima de un engaño, pero se ocupa de ese asunto, y si descubre que se ha procedido arbitrariamente en las tasaciones, dictará medidas oportunas y eficaces. De suerte que necesitamos apresurarnos a declarar que las líneas que preceden no significan una defensa de la "Compañía del Amazonas", sino explicaciones indispensables para que la prensa conozca los hechos"[75].

En definitiva el contrato siguió adelante. El Gobierno recibió finalmente S/. 38,300.00 por los buques. A su vez se comprometió a subvencionar a la Compañía con 2,000 libras esterlinas mensuales por el servicio que prestaba. Por otra parte ésta pagaba 100 libras esterlinas, también mensuales, por el alquiler de los "talleres de fundición, calderería, herrería, maquinarias y cobrería, con sus máquinas, herramientas y materiales que ésta posee en Iquitos"[76].

Como veremos de inmediato, el Estado no sólo se desprendió de su material a flote fluvial, sino que también hizo lo propio con el lacustre.

Los vapores del Titicaca

Por Resolución Suprema del 19 de enero de 1877 se adjudicó el monopolio de la navegación en el lago Titicaca a Guillermo Speedie, por un lapso de diez años. De esta manera tomó a su cargo los pequeños vaporcitos *Yavarí* y *Yapurá*, los cuales se

encontraban sumamente deteriorados. Speedie, a su costa, los hizo carenar. También, en virtud del contrato antes mencionado, se obligaba a construir un dique seco de 150 pies ingleses de largo de 30 de ancho y 14 de profundidad[77].

Esta era, a grandes rasgos, la situación de nuestras unidades marítimas, fluviales y lacustres al momento del inicio de la guerra con Chile, fecha que marca el límite de nuestro trabajo.

ANEXO A

Texto de la Memoria presentada al Supremo Gobierno por el C. de N. Comandante General de Marina, Miguel Grau en el año de 1878 (*)

Excmo. señor:

Cábeme el honor de presentar por primera vez a la alta consideración del Supremo Gobierno, una *Memoria* de la Comandancia General del Departamento Marítimo de la República. Al emprender este trabajo, rodeado de dificultades por la estructura que insensiblemente ha ido tomando el servicio de la Armada en general, apartándose notablemente del que presciben las Ordenanzas Navales, no me lleva, ciertamente, la idea de presentar a V.E., como desearía, un estudio detenido y completo de nuestra Marina; pero sí el cumplimiento del deber con el franco propósito de que V.E. se imponga del estado actual de nuestra Escuadra, para que conozca la fuerza útil marítima de la Nación, pueda proveer a sus necesidades y darle la preponderancia que tanto a menester.

Nada nuevo o ignorado voy a manifestar en la presente *Memoria*; lo que expongo está en la conciencia de los jefes y oficiales que conocen a fondo nuestro Cuerpo y todos, con el sentimiento de cariño que necesariamente profesan a la carrera que han abrazado con abnegación, manifiestan constantemente el deseo de que V.E. dé vida y organización a esta parte de la fuerza pública, llamada a contribuir al sostenimiento del orden interior de la Nación y a tomar la iniciativa en defensa de su soberanía.

Felizmente existe un germen de ilustración e interés en el personal de nuestra Marina, pronto a producir resultados satisfactorios; pero como todo en el orden natural necesita la fuerza impulsiva, esa acción está en manos del Supremo Gobierno, y siempre que se deje sentir, será secundada con interés y entusiasmo en provecho propio y del buen nombre de la Nación.

I

ORDENANZAS NAVALES

Tiempo ha que el servicio militar y administrativo de la Armada viene perdiendo su importante organización, lo que indudablemente tiene por principal origen la falta de Ordenanzas Navales apropiadas que rijan con vigor todos los procedimientos de su personal. Verdad es que no están expresamente derogadas las antiguas ordenanzas españolas y que a ellas apelamos frecuentemente; pero en su mayor parte son impracticables y muy principal-

(*) *El Nacional*, ediciones de la tarde y de la noche correspondientes al 28 de setiembre de 1878.

mente en lo penal, que están en completa contraposición con nuestras instituciones y leyes patrias. Largo sería enumerar y probar cuánto pierde la disciplina y buen servicio y hasta qué punto puede ser funesta la falta de códigos que impongan a cada uno sus deberes y la pena que merece el faltamiento a ellos; e inútil creo insistir sobre el particular, puesto que hace años el Supremo Gobierno, comprendiéndolo así, tiene nombrada una Comisión de jefes respetables de la Escuadra que se han ocupado y se ocupan, actualmente, en la reforma de las antiguas ordenanzas, reforma cuyos benéficos resultados redundarán en provecho de la Marina, en particular y de la Nación, en general.

Estando al frente del puesto honroso que V.E. me ha confiado, en el cual continuamente hay que estar en contacto con las Ordenanzas, y aunque sé que la comisión que se ocupa de su reforma tiene la competencia y el entusiasmo necesario para realizar tan importante obra, creo de mi deber también, contribuir pidiendo a V.E. a nombre de la Marina, su apoyo eficaz en la terminación y planificación de ese elemento organizador, sin el cual ningún Cuerpo puede marchar con firmeza y regularidad.

II

COMANDANCIA GENERAL DEL DEPARTAMENTO

Aunque la promulgación del Código Naval que actualmente se redacta ha de regularizar en todas sus partes el servicio de la Armada y ha de restablecer, por consiguiente, a la Comandancia General y a todas las dependencias de Marina sus propias y peculiares atribuciones que, penoso es decirlo, están del todo restringidos, cumple a mi propósito, manifestar el estado actual de esta autoridad.

Las antiguas ordenanzas, como las modernas de todas las naciones, dan a la Comandancia General del Departamento, para investirla del carácter elevado de tan importante puesto, facultades extensísimas en toda su jurisdicción, y a ella no sólo toca ordenar y dirigir con libertad todo su mecanismo interior, sino proceder con oportunidad y energía en aquellos casos que, a su juicio, crea urgentes al buen servicio, aunque no lo estén expresamente consignados, dando cuenta necesariamente a la autoridad superior para su sanción. De la Comandancia General parten todas las órdenes del servicio ordinario y a ella vienen a parar las necesidades que manifiestan igualmente sus dependencias para proveer lo conveniente, sin que sea necesario a cada paso distraer las altas atenciones del Supremo Gobierno o de otras autoridades superiores, en asuntos que le son peculiares en virtud de las prescripciones que le señalan las ordenanzas; así conserva el puesto el prestigio y respeto que debe rodearle y el buen servicio marcha con la actividad y regularidad indispensables.

Pero, actualmente y desde algún tiempo atrás, la Comandancia General del Departamento Marítimo, no conserva su verdadero modo de ser y están tan limitadas sus más pequeñas facultades, que funciona más bien como oficina de trascripción que como administrativa. La sección de Marina en el Ministerio del Ramo ha absorbido casi por completo las vastas atribuciones de aquella, pues ella ordena, no sólo las disposiciones superiores de cierta natu-

raleza e importancia, sino aun las del servicio ordinario; así es que, poco más o menos, están niveladas las labores de la Comandancia General con las de la Mayoría de Ordenes y, por consiguiente, estas oficinas, así constituídas, lejos de ser de utilidad, no hacen sino demorar inútilmente el despacho diario de las órdenes superiores.

Además, la Comandancia General del Departamento, que es la llamada a tener el mando militar de la plaza, ha sido subrogada completamente en esta parte por la autoridad política. Esta irregularidad viene necesariamente en desprestigio de la autoridad legítima y no es de extrañar que, como ha sucedido ya, aquella hubiese tratado de poner las manos hasta en el servicio interior de los buques.

En vista de las extensas facultades y preeminencias que las Ordenanzas Navales dan a la Comandancia General en el límite de su jurisdicción y del papel que viene representando, la posición de ésta es bien difícil. Tengo para mí, que para que una autoridad goce de todo su prestigio y sus disposiciones impriman el carácter del puesto que ocupa, no debe declinar de sus deberes, como tampoco abrogarse los ajenos, de lo cual también depende la buena marcha de los asuntos que le están confiados. Esto pasa en todas las esferas del orden administrativo y gubernativo y muy especialmente, en el servicio militar, cuyo relajamiento es tan funesto al buen nombre de la Nación.

Esta es la situación actual de la Comandancia General, la misma que manifesté a V.E. antes y después de que me honrase con tan importante y elevado cargo; pero persuadido estoy que no tardará en operarse una reorganización completa, pues los nuevos Códigos Navales la han de colocar en su verdadero puesto y porque V.E. no puede desconocer la importancia de esta autoridad, que debe vigilar y atender muy de cerca y exclusivamente al servicio de la Armada.

III

MAYORIA DE ORDENES Y COMANDANCIA DE ARSENALES

Estas dos dependencias están desempeñadas por un solo Jefe de la Escuadra, que tiene el nombramiento de Mayor de Ordenes y comandante de Arsenales.

En la actualidad que se carece de un verdadero Arsenal, que no existen fuerzas de Marina, ni los demás cargos anexos al Comandante de Arsenales, no se hace notar la falta de un Jefe especial para esos puestos; pero es indispensable, una vez organizado el servicio de la Armada la separación de ambas dependencias, pues tienen variadas y multiplicadas labores.

La escasez de oficiales, como indicamos adelante, hace que todas las oficinas del Departamento carezcan de ayudantes suficientes para llenar todas las funciones del servicio que les están encomendadas.

IV

PERSONAL DE LA ESCUADRA

Jefes

La escuadra cuenta con un número suficiente de Jefes de Marina para atender a su servicio; las aptitudes de todos ellos y sus honrosos anteceden-

tes los ha hecho siempre dignos de la atención del Supremo Gobierno, por lo cual han sido siempre considerados, no solo ocupando los principales puestos de la Escuadra, sino colocaciones no menos importantes fuera de ella, como sucede actualmente.

Oficiales

El personal de oficiales, por el contrario, es sumamente reducido y aunque en el escalafón se halla inscrito un número suficiente, muchos de ellos están fuera del servicio por distintas causas.

Actualmente los buques de la Escuadra no tienen la dotación de oficiales que les corresponde, ni la indispensable para tener a bordo la vigilancia y disciplina interior, que sólo puede conseguirse con la presencia de un número competente de oficiales, que desempeñen con interés y constancia sus labores, sin hacerles el servicio recargado e infructuoso.

Si es necesaria la existencia de la Escuadra, es indispensable el sostenimiento del Cuerpo general en número suficiente, no sólo para llenar las vacantes de los buques de guerra y demás dependencias de Marina, sino aun para tener una reserva regular; así podrá contarse con una Escuadra bien organizada y en constante disciplina y lejos de echar mano de algunos que no reunen las cualidades convenientes para tan ilustrada y honrosa profesión, habría como escoger entre aquellos que se disputan con orgullo sus merecimientos.

Por fortuna la Escuadra ha poseído y posee un mayor número de oficiales competentes y de basta instrucción militar y marinera que puede servir de base para reorganizar el Cuerpo; y si la Escuela Naval contribuyese anualmente con el contingente de jóvenes que es de esperarse de tan importante establecimiento, adelantaremos mucho en el aumento y conservación del personal; a ello debe atenderse seriamente y recomiendo punto tan esencial al interés que siempre han inspirado a V.E. el Cuerpo de Marina.

Guardias Marinas

Muy en particular debo llamar la atención de V.E. la falta total de Guardias Marinas en los buques de la Escuadra; las funciones de ellos en todo el servicio de a bordo y muy especialmente en el mécanico, es de la mayor importancia por las condiciones de su clase en que, al mismo tiempo que van adquiriendo la práctica y hábitos de a bordo, deben vigilar, muy de cerca a la marinería, tanto a bordo como en tierra; no puede pasarse sin ellos sin dejar un vacío que no puede ser llenado ni por los oficiales de mar, que tienen demasiado roce con la tripulación, ni por los oficiales de guerra, cuyo carácter y servicio son de muy distinta naturaleza, como lo determinan las ordenanzas con sobrado acierto y fundamento; pero aunque se pretendiese encomendar las funciones de estos a los oficiales más subalternos, no sería posible, pues como he dicho antes, no hay el número suficiente de estos para montar guardias de cubierta y, además, el servicio se alternaría en otro sentido desventajoso.

Desde el año de 1870, en que se suprimió el cuerpo de Guardias Marinas por carecer de conocimientos profesionales y para que sirviese de base de la

Escuela Naval que entonces se planificó, no ha podido dotarse los buques con los Guardias Marinas correspondientes y desde entonces el servicio se resiente notablemente de esta falta.

Ingenieros Mecánicos

Después de más de veinte años que el vapor sirve de elemento propulsor de nuestros buques de guerra, llegando a ser, como en todas las naciones, de indispensable necesidad, poco se ha hecho por cultivar y organizar un cuerpo de ingenieros mecánicos para el servicio de las máquinas de a bordo. Día por día se siente la influencia de su falta y puesto que la máquina de guerra no puede existir sin él, la importancia de este cuerpo como aquel, merece la atención de V.E.

Hasta ahora las máquinas están servidas por ingenieros en su mayor parte extranjeros, contratados por un tiempo corto y limitado y los inconvenientes con que, a consecuencia de esto se tropieza, constantemente, son muchísimos. Bien es cierto que entre estos se encuentran personas competentes y de honorable conducta; pero sus buenos servicios no les asegura porvenir ni provecho y pronto se separan del país sin haber tomado todo el interés que es de esperarse cuando el estímulo y la gratitud están de por medio, dejando vacantes que, por necesidad, hay que llenarlas a tientas frecuentemente.

La Escuadra habrá hecho una adquisición importantísima cuando posea un cuerpo de ingenieros nacionales y realzará su prestigio hallándose independizada del elemento extranjero el que, por más que reuna suficientes cualidades, jamás poseerá las que tiene el que sirve a su propia patria. En nuestros buques ha habido con frecuencia la oportunidad de observar la buena disposición que hay en el país para la carrera de ingenieros mecánicos. Muchos jóvenes embarcados como practicantes de máquinas o como ayudantes y que hasta han desempeñado el puesto de ingenieros, deberían estar actualmente haciendo el servicio de las máquinas, pero la falta de estudios necesarios a unos y la eventualidad de una carrera insegura a otros, los ha detenido y obligado a buscar de otro lado un porvenir más lisonjero. Estas dos barreras, que cortan el camino de hombres que pueden prestar muy buenos servicios a su patria, debe franquearlas el Gobierno a toda costa; así, pues, una Escuela de Ingenieros Mecánicos y la formación de un cuerpo, con los privilegios y garantías que goza el de la Armada, vendrían a llenar este peligroso vacío.

Oportuno creo llamar aquí la atención de V.E. sobre un proyecto que con este objeto pasó el Supremo Gobierno al Congreso de 1874, cuya aprobación vendría a allanar los inconvenientes que he manifestado. Además, juzgo que los pocos ingenieros peruanos, y aún algunos extranjeros que están en actual servicio, se acogerían a él y que así tendríamos una base para formar debidamente el referido cuerpo.

Como aún en el caso de que se llevase a efecto la plantificación de una escuela especial de ingenieros mecánicos para el servicio de las máquinas de a bordo, sus resultados no podrían ser inmediatos, sería conveniente que cuanto antes se mandase contratar a Europa el número de ingenieros necesarios para llenar las muchas vacantes que hay en nuestros buques, como también para relevar a aquellos que no reunen las cualidades necesarias en

el delicado puesto que ocupan y del cual depende frecuentemente el buen éxito de una comisión, la conservación de las máquinas y la seguridad de la nave. Considero de urgencia esta medida, pues los buques carecen en la actualidad de los ingenieros indispensables, habiendo necesidad frecuentemente de tomar los de un buque para el servicio de otro.

Inspector de Máquinas

En la actualidad es también urgente contratar un ingeniero de vastos conocimientos y prestigio, con el carácter de Superintendente o Inspector de Máquinas, el cual, bien rentado, debería dedicarse exclusivamente a vigilar el estado de las máquinas antes y después de todo viaje, inspeccionar las reparaciones u obras que se hagan y que responda solidariamente con los ingenieros respectivos de los buques de cualquier accidente. Este jefe de importancia en la marina a vapor, sujeto a un reglamento detallado y severo, reportará ventajas bien positivas, evitando retardos perjudiciales y economizando fuertes gastos en reparar averías ocasionadas en las máquinas y calderas, muchas veces por descuido de los ingenieros, quienes interesados en la reserva, más tarde les dan una causa distinta o se descubren cuando ya se han separado del servicio.

Este puesto está ahora desempeñado por un antiguo ingeniero que actualmente se halla en Europa con permiso, pero sin su reglamento, con ocupaciones particulares y falto de requisitos indispensables, no llena las necesidades de un servicio de tanta contracción y responsabilidad.

Cirujanos

La mayor parte de los cirujanos que tienen los buques de la Escuadra son contratados por un tiempo corto y limitado y sería de desearse que tan importante cuerpo se reconstituya con las mismas preeminencias de que ha gozado antes en conformidad con las prescripciones de las ordenanzas. La presencia a bordo de los cirujanos es una de las necesidades de primer orden, pues, aparte de sus deberes facultativos contribuyen, más de lo que parece a primera vista, en la conservación y moralidad de la marinería. Los pocos cirujanos de la Armada que existen hoy y los contratados prestan sus servicios satisfactoriamente.

Oficiales del Cuerpo Político, Contadores

El Cuerpo Político de la Escuadra, aunque reducido, es el suficiente para el servicio de ella; sus atribuciones son cortas; pero de responsabilidad, y se hace necesario un reglamento claro y sencillo que esté en armonía con la contabilidad establecida antiguamente que también es defectuosa. Un reglamento apropiado a este objeto, lo mismo que los demás que necesite la Armada para su administración, es de suma utilidad y si la Junta Revisora de las Ordenanzas Navales llena este vacío, completará su laboriosa obra.

Oficiales de Mar y Marinería

Tanto los oficiales de mar como la marinería que forman las tripulaciones de los buques de la Escuadra, son en su mayor parte extranjeros, pudien-

do calcularse tan sólo en un tercio el número de los nacionales. Este obstáculo, que tanto entorpece el servicio, es por ahora un mal necesario y sólo desaparecerá mediante el impulso que V.E. dé a la Escuela de Grumetes, en todos los ramos que debe comprender para formar tripulación nacional; cuando se realice tan notable transformación no habrá los múltiples inconvenientes con que tropieza constantemente el servicio hecho por tripulaciones inadecuadas para cumplir sus deberes militares.

Muy particularmente se hace notable la falta de contramaestres y guardianes nacionales que, siendo las primeras clases de la marinería, deben reunir condiciones especiales para desempeñar debidamente sus puestos; esta necesidad nos obliga frecuentemente a echar mano de aquellos que sobresalen en conducta y conocimientos marineros, aun prescindiendo del idioma y de la ignorancia del servicio militar. A fin, pues, de atender a esta necesidad debe establecerse en la Escuela de Grumetes una sección compuesta de aquellos alumnos que por sus aptitudes marineras, por su inteligencia y aun por sus condiciones físicas, pueden recibir una educación más extensa y apropiada para desempeñar más tarde el útil y laborioso cargo de contramaestres y guardianes.

Actualmente es urgente y esencial la formación de un cuerpo de condestables y artilleros prácticos. La Escuadra carece completamente de estos individuos para el servicio de la artillería abordo y, en tal necesidad, hay que encomendarlo a aquellos que se hacen más aparentes para tal objeto, a pesar de su ignorancia. Como es consiguiente, nuestra artillería no puede estar bien servida y solo debido al empeño de los jefes y oficiales en no descuidar el ramo más importante de la Marina de Guerra, se consigue su cuidado y manejo.

V

ESTADO ACTUAL DE LOS BUQUES DE LA ESCUADRA

Blindada *Independencia*

Aparejo de Barca

Este buque fue construído en Londres el año de 1865 por los señores "Samuda Hermanos", bajo la dirección del capitán de navío don Aurelio García y García; su casco es de fierro de una pulgada de grueso con doble fondo y dividido en tres secciones latitudinales; blindada con planchas de fierro de cuatro y media pulgadas de espesor en su sección central y en toda la línea de agua sobre un embono de diez pulgadas de madera teak con las siguientes dimensiones:

Eslora	Pies	215	
Manga	Pies	42.9	Pulgadas
Puntal	"	22.6	"
Calado a Popa	"	20.6	"
Id. a Proa	"	18.6	"
Toneladas	2,004		

Su máquina de hélice, construída por los señores "John Penn e hijos", es del poder de quinientos cincuenta caballos nominales con cuatro calderas tubulares, dando el buque en buen estado, un andar de 10 a 11 millas.

El principal armamento consiste en dos cañones rayados de 150 sobre cubierta y doce de a 70 en batería.

Dicho buque en la actualidad, que la artillería y blindaje han tomado mayores proporciones, sólo puede considerarse entre los de tercero o cuarto orden. Por ahora no puede prestar servicios inmediatos, pues sus calderas se hallan completamente inutilizadas; pero, mediante las que hace tiempo se han mandado construir y que pronto deben llegar, creo que a mediados del próximo año podrá quedar expedito.

Su primera cubierta y parte de la segunda necesitan ser reparadas, lo mismo que el montaje de la artillería, operación que puede efectuarse al mismo tiempo que la anterior.

El aparejo se halla todo en buen estado como asimismo su velamen.

Por lo demás tanto el buque como su maquinaria pueden prestar útiles servicios por algunos años mas en nuestra Escuadra.

Monitor *Huáscar*

Aparejo de Bergantín

El año de 1865 se construyó este buque al mismo tiempo que la blindada *Independencia*, bajo la dirección del capitán de navío don José Salcedo, en Birkenhead, por los señores "Laird Hermanos".

Su casco es de fierro de 3/4 de pulgada blindado con planchas de fierro de cuatro y media pulgadas al centro y 2 1/2 a los estremos sobre un embono de teak de diez pulgadas. Sus principales dimensiones son las siguientes:

Eslora	Pies	Ingleses	200
Manga	"	"	35
Puntal	"	"	28
Calado a Popa	"	"	16
Id. a Proa	"	"	15
Toneladas que mide	1,130		

Su principal armamento consiste en dos cañones de a 300 libras sistema Armstrong en el interior de una torre giratoria blindada con planchas de fierro de 5 1/2 pulgadas sobre 14 de teak. Además tiene sobre cubierta dos cañones de a 40 libras del mismo sistema.

La máquina, trabajada por los mismos constructores del buque, es del poder de 300 caballos nominales del sistema de hélice, con un andar regular de 10 a 11 millas por hora, pudiendo forzarse algo más.

Como he manifestado por la *Independencia*, este buque no puede considerarse entre los de primer orden; sin embargo, su gruesa artillería, el poco blanco que presenta y sus condiciones marineras equilibran, en cierto modo, la fortaleza de otros modernos.

Habiendo cambiado calderas y cubierta a principios del año anterior y hecho algunos trabajos accesorios, así como haber recibido en estos últimos

meses las reparaciones de los daños que recibió en el combate de Pacocha, se halla su casco, aparejo y maquinaria, expeditos para cualquier servicio.

Ultimamente se han hecho por su actual Comandante varias alteraciones que, lejos de ser de utilidad comprobada, son un notable inconveniente para el servicio interior del buque, circunstancia que he hecho ya presente al elevar al Ministerio del ramo el informe de la Junta que se nombró con tal objeto y que opinó en el mismo sentido.

Monitor *Atahualpa*

Aparejo de Goleta

En 1864 fue construído este buque en Estados Unidos de América y comprado después para el servicio de nuestra Escuadra, a la que se reunió en mayo de 1870.

El casco es de fierro y de seis líneas, su blindaje consiste en cinco capas de planchas de fierro de una pulgada superpuestas sobre 30 de pino americano; su cubierta también se halla defendida en su parte superior por planchas de fierro de una pulgada.

Sus principales dimensiones son las siguientes:

Eslora	Pies Ingleses	226	
Manga	" "	43	1/2
Puntal	" "	14	
Calado de Popa y Proa	" "	12	
Toneladas que mide	1,034		

El armamento consiste en dos cañones de 500 libras de ánima lisa, sistema Rodmen, montados en una torre de 25 pies de diámetro contenidas con diez capas de planchas de fierro de una pulgada cada una.

La máquina del buque, sistema hélice, es construída por Ericsson, de 200 caballos nominales de fuerza, la que da al buque un andar de 4 a 5 millas por hora; además tiene máquinas auxiliares para el movimiento del torreón, para virar cabrestante para las bombas de aire y circulación, para las centrífugas, etc., etc.

Las máquinas de este buque fueron desarmadas y reparadas completamente de enero a abril del pasado año; no así las calderas que, por el mal estado en que se hallaban, sólo fueron ligeramente compuestas en mayo para salir con la Escuadra al sur, pero no pudieron funcionar.

Al regreso de mi comisión las calderas quedaron completamente inservibles por el mal estado de todos sus tubos.

Habiéndose además rendido en el indicado viaje al sur tres baos de la cubierta principal y notándose el mal estado de todos ellos, se nombró una comisión para que informara sobre el estado general del buque, que opinó por la indispensable necesidad de cambiar la cubierta, conforme a las modificaciones que se están practicando en la del buque monitor *Manco Cápac* y reponer todos los tubos de las calderas haciéndose los reparos convenientes.

En conformidad con lo expuesto y en virtud de la orden suprema dictada al efecto, se ha mandado traer todos los útiles necesarios para las obras indi-

cadas. Mientras tanto se están preparando las calderas para recibir los nuevos tubos que deben llegar el próximo mes y su cubierta se ha mandado reforzar provisionalmente.

Después de estas reparaciones, que puedan quedar terminadas a fines del año entrante y estando el casco y la maquinaria en buen estado, el buque podrá prestar, como fortaleza, importantes servicios por algunos años más.

Monitor *Manco Cápac*

Aparejo de Goleta

Este buque fue construído en el mismo lugar y fecha que el anterior, al que es igual en todas sus partes.

Después de haber regresado al Callao la Escuadra de Evoluciones que se organizó el año de 1874, este buque quedó en estado de desarme por haberse incendiado, en esa época, parte de la cubierta que estaba sobre las calderas y muy inmediata. En febrero del 75 se principiaron a hacer las reparaciones pero, notándose, a medida que se desarmaba la parte averiada de la cubierta, que todas sus baos y tablazones se hallaban sumagados, fue preciso emprender una obra de reparación más extensa, para lo cual el Supremo Gobierno dispuso que se trajesen de Estados Unidos los útiles necesarios. Habiendo llegado estos se volvieron a principiar los trabajos en abril del pasado año, bajo la dirección de la Factoría Naval, sujetándose a los planos y especificaciones que ya había formulado el Constructor Naval.

Los nuevos baos de fierro se hallan ya colocados, como también las tablazones de la cubierta y actualmente se están empernando las planchas de fierro que forman su blindaje de cubierta.

En cubierta se han abierto tres escotillas nuevas que, sin disminuir la fortaleza del buque, mejoran notablemente sus condiciones, consiguiéndose en su interior más luz, ventilación y sequedad, así como el fácil manejo de las válvulas de seguridad.

Es necesario hacer algunas alteraciones en el repartimiento interior de la cámara para proporcionar alguna comodidad a sus tripulantes, lo cual ha sido consultado ya, y espero se acceda a tan útil y sencilla obra, para lo que hay a bordo la madera suficiente.

La máquina principal del buque ha sido urgente desarmarla para su limpieza y examen, pues hace tres años que no se ha puesto en movimiento; pero según el informe de los ingenieros, se halla en perfecto estado; las demás máquinas auxiliares se encuentran expeditas.

Las calderas han sido recientemente reconocidas y es satisfactorio el estado en que se hallan, lo que demuestra que se ha atendido debidamente a su conservación.

Las obras que se han emprendido en el expresado monitor, son de tal naturaleza y han sido tan bien atendidas, que muy pronto quedará en mejores condiciones que en la fecha de su adquisición, con lo cual la Nación contará con un poderoso elemento de guerra.

NUM. 23.

CUADRO GENERAL

De los Buques de guerra y Trasportes que componen la Armada Nacional, con expresion de sus dimensiones, calado, toneladas que miden, fuerza nominal de máquinas, número y calibre de los cañones que montan, fecha de su construccion y demas circunstancias.

BUQUES Y DEPARTAMENTOS DONDE SE HALLAN.	DIMENSIONES.			CALADO.			TONELADAS.	APAREJO.	FUERZA DE LA MAQUINA.	CARBON QUE CARGAN LAS CARBONERAS.	ARTILLERIA.									FECHA DE CONSTRUCCION	ESTADO EN QUE SE ENCUENTRAN Y DEMAS CIRCUNSTANCIAS.
	ESLORA.	MANGA.	PUNTAL.	DE POPA.	DE PROA.	DIFERENCIA.					Número	CALIBRE — POR LIBRAS.							Sistema.		
												500	300	180	110	70	40	32	12	9			
	Pies Pulg.	Pies Pulg.	Pies Pulg.	Pies Pulg.	Pies Pulg.	Pies Pulg.			Caballos	Toneladas.											
Departamento del Callao.																					
BUQUES BLINDADOS.																					
Fragata "Independencia"	215 ..	44 9	22 ..	23 6	21 6	1 ..	2004 44/94	Barca	550	400	25	..	..	2	..	12	..	4	..	4	Armstrong.	De 1864 á 1865	Casco de fierro dividido en 3 secciones, doble fondo, blindaje de 4½ pulgadas en la línea de agua y seccion central, con un refuerzo de teak de 10 pulgadas. El ancla te 12 pies de lanamiento. El andar natural es de 10 á á 11 millas por hora.
Vapor de torreon "Huáscar"	200 ..	35 ..	21 ..	16 ..	15 ..	1 ..	1130	Bergantin	300	300	5	..	2	..	..	..	2	..	1	.	Idem.	De 1864 á 1865	Casco de fierro dividido en secciones por cuatro mamparos, con aireto, blindaje de 4½ pulgadas y con un em bono de madera de 10 pulgadas. Torre giratoria de fierro de 30 pies de diámetro interior de 5 pulgadas de espesor y reforzada con 14 de teak. El andar natural es de 10 á 11 millas por hora.
Monitor de idem "Manco-Capac"	226 ..	48 ..	14 ..	13 10	12 6	.. 4	1084	Pailebot	380	185	2	2	..	..	..	..	..	..	..	..	Dahlgren.	En 1864	Casco de fierro, blindaje compuesto de 5 planchas de 1 pulgada ada una empernadas á la obra de madera, que es de 3 pies de ancho y 2 de espesor. La torre es formada por 10 planchas de 1 pulgada de grueso, 9 pies de largo y 3 pies 7 pulgadas de ancho cada una. Gira por medio de una máquina de vapor. Estos buques pueden en combate ofender con su proa y popa. Ambos tienen un andar de 4 á 5 millas por hora.
Idem de idem "Atahualpa"	226 ..	48 ..	14 ..	18 6	12 6	1 ..	1084	Idem	380	185	2	2	..	..	..	..	..	..	..	..	Idem.	En 1864	
BUQUES DE MADERA.																					
Corbeta "Union"	248 ..	35 6	17 6	19 ..	17 ..	2 ..	1150	Fragata	400	400	18	..	..	..	..	12	..	..	..	1	Frances	De 1864 a 1865	Recien carenada en Europa se halla en perfecto estado de servicio. Su andar regular es de 10 á 13 millas.
Corbeta "Pilcomayo"	171 ..	27 4	14 6	.....	.....	.....	600 37/94	Goleta	180	.....	6	..	..	..	..	2	4	..	4	..	Armstrong.	De 1873 á 1874	En servicio activo.
TRASPORTES DE FIERRO.																					
Vapor "Chalaco"	275 ..	33 ..	16 6	12 ..	11 ..	1	999	Goleta	400	400	5	..	..	..	..	4	..	..	..	..	Parrot	En 1863	Carenado recientemente en el Callao y combinadas sus calderas se halla en muy buen estado. Su andar es de 12 á 14 millas
Idem "Talisman"	170 ..	23 ..	12 6	.....	.....	.....	310	Idem	90	100	.....	..	..	..	..	..	..	..	..	..	.....	En 1871	Casco de fierro, en buen estado, construido en Inglaterra.
Idem "Limeña"	287 7	40 2	18 6	18 ..	18 ..	.....	1169	Idem	400	300	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	.....	En 1865	Casco de fierro dividido en 5 secciones.
BUQUES ESCUELAS.																					
Fragata "Apurimac"	204 ..	43 ..	27 6	23 6	22 8	1 8	1666	Fragata	.....	.....	....	.	..	..	..	..	..	..	..	..	.....	De 1853 á 1854	Desarmada por su mal estado, se halla establecida en ella la escuela de aprendices de marinero, habiéndosele extraido la máquina y hecho las reparaciones conve nientes.
Vapor "Marañon"	242 ..	30 ..	31 .	17 ..	14 ..	3 ..	2016	Goleta	.....	.....	....	..	..	..	..	..	..	..	..	..	.....	En 1861	Su casco en buen estado y á su bordo se halla establecida la Escuela Naval.
Idem "Meteoro"	264 ..	34 6	27 7	18 ..	15 ..	8 ..	1121	.....	.....	.....	....	..	..	..	..	..	..	..	..	..	.....	En 1864	Destinado para establecer en él la Escuela Preparato ria, se le ha extraido la maquina y se han hecho en sus compartimientos las reparaciones necesarias para el objeto
Departamento de Loreto.																					
Lancha á vapor "Mayro"	60 ..	12 ..	5 ..	2 6	2 ..	.. 6	35	.....	16	.....	....	..	..	..	..	..	..	..	..	..	.....	En 1873	Construido hace poco tiempo en EE. UU. para la ex ploracion de los afluentes del Amazonas, se halla en buen estado, á disposicion de la subprefectura del Bajo-Ama zonas.

ANEXO A

Corbeta *Unión*

Aparejo de Fragata

Dicha corbeta *Unión* fue construída en Nantes (Francia), por los señores "Voruz Hermanos", el año de 1864 y comprado en el mismo año por el Gobierno para el servicio de nuestra Escuadra.

El casco es de madera de teak, clavado y forrado en cobre, reforzado hasta la línea de agua con planchas de fierro.

Sus principales dimensiones son las siguientes:

Eslora	Pies	Ingleses	243
Manga	"	"	36 1/2
Puntal	"	"	16
Calado a Popa	"	"	18
Id. a Proa	"	"	17
Toneladas que mide	1,150		

Máquina a hélice de baja presión y de 450 caballos nominales de fuerza, con cuatro calderas tubulares que soportan hasta 20 libras de vapor, dando un andar al buque de 12 y 13 millas por hora.

Su artillería consta de doce cañones rayados de 70 libras y uno de a 9.

Esta corbeta recibió en Londres el año de 1873 una completa reparación en su casco, máquina y arboladura y, en el presente año, se han cambiado algunos rumbos en los costados, se han calafateado éstos, lo mismo que sus cubiertas y se han renovado los dos primeros hilados de cobre. El casco, pues, se halla actualmente en buen estado, lo mismo que su arboladura; pero es indispensable en el día reparar toda la maniobra de labor y el velamen que está inservible; asimismo necesita proveerlo de anclas y cadenas competentes para la seguridad debida.

El estado general de la máquina es bueno actualmente, pero se nota una rajadura en el eje principal cerca de las chumaceras, lo cual, por ahora, no es de consideración; en el presente año se han hecho diversas reparaciones, siendo las principales, la colocación de 22 resortes en los émbolos de los cilindros, la compostura del condensador, cambios de tubos para la centina y tanques y aumento en las calderas de ciento veinte estays para reforzarlas; pero aún hay necesidad de hacer algunas reparaciones de segundo orden.

El buque está actualmente prestando sus servicios en la costa del Sur, y aunque puede continuar navegando, necesita que sean atendidas a tiempo sus necesidades.

Cañonera *Pilcomayo*

Aparejo de Goleta

Construída en Blackwall (Londres) por los señores "Money Wigram e Hijo", el año de 1874, bajo la dirección del señor capitán de navío Manuel Ferreyros, casco de madera de teak, clavado y forrado en cobre y reforzado con curvas diagonales de fierro galvanizado, con las dimensiones siguientes:

Eslora	Pies	ingleses	175
Manga	"	"	24.4
Puntal	"	"	14.6
Calado a Popa	"	"	11.6
Id. a Proa	"	"	10.6
Toneladas	600		

Su armamento consiste en dos cañones rayados de Armstrong de a 70 libras y cuatro de a 40.

La máquina a hélice es construída por los señores "John Penn y Cía." de alta y baja presión, del poder nominal de 180 caballos, que soportan una presión de 60 libras de vapor y dan al buque un andar de 10 a 11 millas por hora, pudiendo aún forzarse más. Tanto estas como la máquina se hallan en perfecto estado, siendo necesario solamente renovar los tubos de alimentación y algunos del condensador.

A principios del año anterior se notaron sumagaciones en las fogonaduras de los palos reales, pero siendo sólo de consideración la del palo de mesana, se cambió por otro; este mismo mal se halló en la contraroda y forros inmediatos y, aunque por ahora no es de gran cuidado, no debe desatenderse. Actualmente es necesario cambiar las dos primeras hiladas de cobre de los costados, como también forrar de zinc los pañoles de víveres para evitar su deterioro.

Este buque se halla actualmente de estación en la costa del Sur, prestando sus buenos servicios.

Transporte *Limeña*

Aparejo de Goleta

Este vapor comprado el año pasado a la "Compañía Inglesa de Vapores", fue contruído en Glasgow (Escocia), el año de 1860 por los señores "Randolf and Herder y Compañía"; su casco es de fierro de 6, 4 y 3 líneas, dividido en cinco secciones verticales, cuyas principales dimensiones son:

Eslora	Pies	267.7	Pulgadas
Manga	"	40.2	"
Puntal	"	18.6	"
Calado a Popa	"	13	"
Id. a Proa	"	12	"
Toneladas	1,162		

La máquina es de ruedas, hecha por los mismos constructores del casco, de alta y baja presión, de poder nominal de 350 caballos y con dos calderas tubulares que dan un andar medio de 10 millas.

Sólo tiene armas menores para el servicio militar.

Este buque puede considerarse de media vida, aunque conserva su máquina en buen estado; sus calderas, que a la fecha han servido 12 años están casi inutilizadas y hay necesidad de repararlas muy pronto.

Sus cubiertas necesitan ser recorridas y aun cambiar algunos rumbos de la toldilla.

Si el Supremo Gobierno cree necesarios los servicios de este transporte, es tiempo ya de mandar construir las calderas para hacer a su debido tiempo las reparaciones que necesita.

Transporte *Chalaco*

Aparejo de Goleta

El casco y máquina de este buque han sido construídos en 1863, por los mismos fabricantes que el anterior y fue comprado el año siguiente a la "Compañía Inglesa de Vapores"; sus dimensiones principales son las siguentes:

Eslora	Pies	españoles	296	1/2
Manga	"	"	34	1/2
Puntal	"	"	21	1/2
Calado a Popa	"	"	12	
Id. a Proa	"	"	12	
Toneladas	999			

La fuerza de la máquina es de 300 caballos nominales.

Tiene sobre cubierta dos cañones de Parrots de a 30 libras y dos excluidos de a 12.

Dicho buque, de igual construcción al anterior, puede considerársele de poco más de media vida; después de trece años de servicios ha recibido varias reparaciones en su máquina: en 1873 se le cambiaron las calderas y repararon su cubierta principal y toldilla y en mayo del año pasado, se emprendió una nueva y completa carena en la máquina y calderas, siendo las principales:

Calderas: Cambio total de los tubos;
Parchar las partes quemadas de las hornillas.
Recorrida en todas sus partes.

Máquina: Nivelar y pulir las caras de los cilindros. Parchar dos cilindros, uno de alta y otro de baja presión.

Arreglar las válvulas auxiliares, alimenticia de descargo y arreglo total de la máquina.

Las reparaciones de las calderas están ya terminadas y a mediados de abril próximo podrán terminarse todas las demás obras indicadas, las cuales son de tal naturaleza que, una vez concluídas, el buque quedará en excelentes condiciones; su marcha será mayor y, lo que es más importante, reportará una economía de 20% de carbón según los ingenieros, fundados en el buen arreglo que tendrá la máquina y que no habrá escape de vapor como antes.

Por lo expuesto, estando el casco del buque en perfecto estado, por su capacidad y buenas condiciones marineras, muy pronto tendrá la Escuadra un transporte que prestará por mucho tiempo importantes y activos servicios en cualquiera comisión.

Creo conveniente, tanto para dar comodidad a la tripulación y al transporte, como para preparar un lugar para conducir caballos, etc., hacer algu-

nas alteraciones en el repartimiento interior de proa, cuyo costo no será de importancia.

Espero que la prueba que se hará muy pronto será a satisfacción de V.E.

Transporte *Talismán*

Aparejo de Goleta

Vapor de hélice construído en Glasgow (Escocia), el año de 1871 fue apresado el 2 de noviembre de 1874 en Pacocha, por el monitor *Huáscar* y agregado a la Escuadra, después de la terminación del juicio respectivo, en enero de 1876; casco de fierro de 5, 3 y 2 líneas, dividido en cuatro secciones latitudinales y de las dimensiones siguentes:

Eslora	Pies	ingleses	170
Manga	"	"	23
Puntal	"	"	12.6
Calado a Popa	"	"	12
Id. a Proa	"	"	10
Toneladas	310		

No tiene artillería.

La máquina es compuesta de alta y baja presión, de 90 caballos de fuerza y con dos calderas tubulares en buen estado, que soportan una presión de cincuenta y cinco libras.

En el pasado año se han hecho reparaciones importantes en la máquina y calderas; para lo cual se han desarmado todas sus piezas, las que pulidas y arregladas, se han vuelto a colocar con buen resultado; también ha sido necesario colocar una nueva válvula de seguridad en el condensador, como igualmente varios tubos y piezas que eran necesarias para la seguridad y buen manejo de la máquina.

Al mismo tiempo se ha cambiado planchas en los fondos y otros lugares de las calderas; se ha colocado dos válvulas nuevas de comunicación; renovado algunos tubos de fierro; reparado el receptáculo del vapor y hecho otras reparaciones; igualmente han sido reparadas, con esmero, las hornillas, chimeneas, máquinas auxiliares y demás accesorios y colocado una nueva caja de aire, ventiladores y mangueras.

El buque en su repartimiento interior, ha recibido alteraciones muy convenientes, principalmente en sus camarotes, jardines y pañoles; pero aún pueden hacerse algunas otras que harán al buque, a pesar de sus pequeñas dimensiones, más cómodo, útil e higiénico.

En octubre del pasado año salió este buque del dique, después de limpiar y pintar sus fondos y se hizo la prueba de su máquina, que dio un resultado satisfactorio, andando de 10 a 11 millas por hora, a pesar de no haberse dado al vapor toda la presión que resistían sus calderas.

Este pequeño transporte, en las buenas condiciones que se halla, consumiendo tan sólo de nueve a doce toneladas de carbón (según calidad), con un buen andar y pudiendo conducir con comodidad 2,000 hombres, puede prestar útiles servicios.

ANEXO A

Transporte *Mayro*

Aparejo de Goleta

Vapor de hélice, construído en Estados Unidos de América, en el año de 1861 y comprado dos años después, casco de madera (roble y pino) clavado y forrado en cobre, de las dimensiones siguientes:

Eslora	Pies	ingleses	176	
Manga	„	„	28	
Puntal	„	„	20	
Calado a Popa	„	„	9	1/2
Id. a Proa	„	„	8	1/2
Toneladas	671			

Su armamento se compone de dos cañones rayados de calibre de doce libras.

La máquina de baja presión, de poder nominal de 250 caballos y de construcción ordinaria, pero en buen estado; sus dos calderas, con sus tubos de bronce, se hallan deterioradas, a pesar de las reparaciones que se le ha hecho y soportan una presión de quince libras, dando un andar de cinco a seis millas, por hora.

Los fondos de este buque son fuertes y se conservan en regular estado, no así la parte superior que es débil y la bobadilla que está algo abromada, por lo que se le puso, hace tiempo, sobresanos de madera.

Actualmente se haya lista para desempeñar comisiones de poca importancia.

Fragata *Apurímac* y vapor *Tumbes*

Dicha fragata cuyo casco es de madera fue construída en Londres el año 1854 con las siguientes dimensiones:

Eslora	Pies	204	
Manga	„	43	
Puntal	„	27.6	Pulgadas
Calado a Popa	„	22.6	„
Id. a Proa	„	22.3	„
Toneladas de medida		1,666	

Monta 12 cañones de a 32 en batería para ejercicio de los grumetes, alumnos y para saludos.

Muy conocida es la importancia que tuvo esta hermosa y fuerte fragata, en la época de su construcción, desde la cual prestó muy importantes servicios a la Nación y en cuyas cubiertas se formaron, con buen éxito, muchos oficiales y jefes de nuestra Escuadra.

Después de la campaña que hizo al Ecuador el año de 1859, se sumergió juntamente con el dique que la suspendía el año de 1860 en la Isla de San Lorenzo, y permaneció bajo el agua hasta 1864, que terminaron los trabajos de extracción y quedó a flote. Desde entonces el Gobierno utilizó bastante sus

servicios, aun sin arbolarse y en este estado combatió y triunfó el 7 de febrero de 1866 en Abtao, junto con los demás buques que componían la Escuadra Aliada contra la Española.

Después de su regreso a este puerto se le hicieron reparaciones generales y se le colocó la arboladura; así continuó sirviendo hasta que, estando su máquina y calderas en muy mal estado, se ordenó su desarme y se estableció allí, el año de 1873, la Escuela de Grumetes, que actualmente funciona.

Dicha fragata tiene su máquina inutilizada y sus calderas fueron extraídas, tanto por su deterioro, cuanto para el arreglo conveniente de ese lugar para los alumnos. El casco se encuentra bastante conservado, con excepción de algunas cuadernas de proa y del forro interior que se hallan sumagados y alguna agua que hace por una abertura que tiene hacia babor en las inmediaciones del codaste, la que puede arreglarse fácilmente. En el pasado año, a fin de evitar el deterioro del casco en la línea de agua, ocasionado por el blindaje de rieles que se le puso en 1864 en ese lugar, como también para darle su estabilidad primitiva, se han extraído dichos rieles y se ha aparado, calafateado y forrado en cobre ese lugar; además se le ha arreglado y reparado el donckey, que había a bordo para achicar el agua o para que sirva de auxilio en el caso de incendio y se le han quitado los jardines que se le habían colocado al centro de sus costados, por su falta de utilidad y mal aspecto.

En este estado la fragata y atendiendo debidamente a su conservación, puede servir convenientemente por muchos años más, para el objeto a que está destinada.

El *Tumbes* fue un pequeño vapor construído juntamente con la fragata *Apurímac* y por el mal estado de sus fondos, máquina y calderas, fue desarmado completamente, aparejado de barca y arreglado inmediatamente para que sirviese a los alumnos de la Escuela de Grumetes para ejercicios de maniobra.

Pontón *Loa* y *Pachitea*

El *Loa* fue un vapor de guerra construído en Londres el año de 1854 juntamente con la *Apurímac* y el *Tumbes*; en 1865 se le rebajó y colocó una casamata blindada con rieles; pero actualmente está desarmado y se le está quitando el blindaje. El casco es de madera y se halla bastante maltratado y aunque la máquina y calderas se encuentran en regular estado, sería muy costoso y poco importante ponerlo nuevamente en estado de servicio.

El *Pachitea* fue un vapor mercante de madera comprado en Estados Unidos, con el objeto de remolcar uno de los monitores en su viaje al Pacífico; se halla ahora completamente desarbolado y sin máquina y puede utilizarse para el depósito de la Escuadra.

VI

CAPITANIAS DE PUERTO

Son tantas y tan variadas las necesidades de las capitanías de los puertos, que no es posible consignar, en la presente *Memoria*, una descripción circunstanciada de cada una de ellas.

Los oficios que con frecuencia remiten esas autoridades manifestando dificultades de diverso sentido y los datos recibidos últimamente, hacen ver la urgencia de que se haga, en primera oportunidad, un estudio detenido y particular de cada capitanía.

Reglamento

El Reglamento de Capitanías vigente, que fue formulado el año de 1848, está muy lejos de llenar las necesidades actuales, que son muy distintas a las de aquella época, mediante el gran incremento que ha tomado el comercio y la navegación a vapor; así es que debe dictarse uno que esté en armonía con esas exigencias y comprenda detalladamente todas las disposiciones a que deben sujetarse los capitanes de puerto y los asuntos de su dependencia, lo cual evitará las dificultades con que diariamente tocan esas autoridades.

Existe, formulado recientemente por Jefes de Marina competentes, un reglamento de capitanías, el cual está en poder de la Junta Revisora de las Ordenanzas Navales; juzgo que dicha obra debe satisfacer las necesidades presentes y me permito indicar que si la expresada Junta lo halla apropiada, sería conveniente ponerlo en práctica, por lo menos, mientras se termine la revisión de las Ordenanzas.

Tarifas

Las tarifas a que deben sujetarse los diferentes gremios que componen los matriculados, es otra de las necesidades en que debe fijarse la atención, pues estas deben ser peculiares a cada puerto, pues también son variadas las circunstancias de cada uno de ellos. Actualmente rigen en algunos puertos las tarifas aprobadas, no ha mucho, por el Supremo Gobierno; pero en otras rigen las antiguas, con detrimento de los trabajadores y del comercio, o se carece completamente de ellas.

Tripulaciones

El servicio particular de las capitanías se dificulta, igualmente, por las condiciones especiales de cada puerto, así es que, si en algunas la tripulación puede satisfacer medianamente sus necesidades con el haber de reglamento, en otras es imposible del todo, y hay que tocar con inconvenientes para conseguir los bogas necesarios; y si a esto se agrega el retardo de los pagos, como sucede principalmente en los puertos del Norte, no es de extrañar que se noten ciertas irregularidades en el servicio.

Oficinas

La falta de local apropiado para oficinas es casi general en todos los puertos y oportuno creo hacer presente a V.E. el proyecto que hubo para contratar en Estados Unidos la construcción de algunas oficinas de madera, pues parece conveniente llevar a cabo esa imperiosa necesidad, con lo cual las capitanías estarán establecidas con decencia y se evitará el gasto de locación.

A fin de que estas autoridades ejerzan la vigilancia inmediata que deben tener en los puertos, como que son los jefes de su policía, necesario es que las oficinas estén situadas en lugares dominantes e inmediatos al mar, donde puedan avistar no sólo todo el fondeadero, sino también la entrada del puerto; así podrán estar personal y constantemente informadas de cuanto pasa en dichos lugares y en comunicación con los buques, mediante señales establecidas.

Particularizando esta situación a la capitanía del Callao, perteneciente al puerto principal y de más movimiento, hago presente que es la peor situada por su alejamiento de la playa y por tener interceptada completamente la vista al mar por las estaciones de los ferrocarriles y por las obras del Muelle Dársena. La traslación, pues, de dicha oficina a un lugar apropiado, mejorará notablemente el servicio de policía del puerto, que cada día se hace más difícil.

Embarcaciones

También carecen varios puertos de embarcaciones y algunos las tienen inaparentes para las condiciones del mar y, aunque hay orden superior para comprarlas, no siendo posible conseguirlas, creo conveniente encargarlas a Europa, de donde pueden venir en los buques fletados para exportar el huano.

Del Servicio en General

El arreglo completo del servicio, en general, de las capitanías de los puertos, es un asunto de bastante consideración y que no es fácil llevar a cabo sino mediante un estudio especial de cada puerto, como he dicho antes y con elementos suficientes para reparar sus necesidades. Varias visitas se han hecho de las capitanías por jefes respetables y contraídos, pero sin ningún resultado provechoso, pues hasta ahora en nada han cambiado las condiciones del servicio, que siempre se resiente de las mismas faltas e irregularidades.

VII

ESCUELAS NAVAL Y PREPARATORIA

Aunque estos establecimientos están fuera de la dependencia de la Comandancia General de Marina, creo se relacionan íntimamente con la Escuadra, pues de allí ha de salir su progreso intelectual; juzgo por ello de mi deber hacer, por lo menos, una ligera reseña y apreciación de ellos.

El 7 de noviembre de 1870 fue inaugurada la Escuela Naval, con la base de veinte Guardias Marinas que entonces servían en los buques de la Escuadra, de los cuales fueron separados diez y nueve por disposición Suprema; pero al año siguiente ya habían nuevamente veintisiete alumnos que pronto terminaron la instrucción media y pasaron a la profesional.

Tocándose con el inconveniente de que los jóvenes que solicitaban su admisión a la Escuela Naval carecían de una instrucción media perfecta y, de

otra parte, deseando el Supremo Gobierno establecer una Escuela Preparatoria, en un lugar adecuado, para los jóvenes que necesitasen adquirir los conocimientos indispensables para ingresar a las escuelas especiales de Marina, de Artillería y de Ingenieros, dio la resolución de 28 de julio de 1873, en cumplimiento de lo cual quedó establecida a bordo del vapor *Meteoro*, el 2 de agosto del año siguiente, con cien alumnos conforme a dicha resolución. En la Escuela Preparatoria se sigue el reglamento general de instrucción y en la especial de Marina se ha dado a la Astronomía, Navegación, Geodesia, Artillería y Derecho Marítimo, cuanta extensión y perfeccionamiento han sido necesarios para que nuestra Marina satisfaga acertadamente las necesidades de su profesión.

Para apreciar debidamente la importancia de estos establecimientos debemos recordar las aptitudes del personal de los Guardia Marinas que tripulaban la Escuadra cuando se inauguró la Escuela Naval; aquellos jóvenes destinados para llenar más tarde los delicados deberes de Oficiales y Jefes de Marina, ignoraban hasta las nociones indispensables de su profesión y no tenían más esperanza, para adquirir algunos conocimientos, que su aplicación y la práctica que les diese el servicio mismo.

Muy diversa es la posición actual de los que se dedican a la Marina, pues su educación les depara un porvenir brillante y honroso que alcanzarán, si no desmayan en la senda difícil y abnegada de su carrera.

Hasta fines del año pasado la Escuela Naval ha dado a nuestra Escuadra diez y nueve Guardia Marinas perfectamente instruídos, habiendo ya diez y seis que han merecido la clase de oficiales y de los cuales dos están practicando en los buques de guerra franceses. Reducido es ciertamente este número, después de siete años que funciona el establecimiento, pero es de esperarse que en lo sucesivo aumentará para dotar los buques de Guardia Marinas, cuya falta desde aquella época, hasta ahora, se ha de sentir notablemente.

Mediante los informes detallados que podrá suministrar su actual Director V.E. apreciará con certeza la marcha y resultado de estos útiles establecimientos.

VIII

ESCUELA DE APRENDICES DE MARINEROS

La necesidad de formar marinería propia para tripular los buques de la Escuadra, que hasta ahora han sido dotados, en su mayor parte, por individuos de diversas nacionalidades, con detrimento de la disciplina y moralidad, precisó al Supremo Gobierno a dar el decreto de 2 de octubre de 1872, fundando la Escuela de Aprendices de Marineros, la que se inauguró el año siguiente con 254 grumetes a bordo de la fragata *Apurímac* que, como he dicho antes, fue arreglada convenientemente con tal objeto.

Las ventajas de este Establecimiento son benéficas e importantes para la Nación que contará, como en el Ejército, con custodios nacionales para la Escuadra, por su preponderancia y seguridad y, para esa parte de la juventud desvalida que, arrancada de la miseria, del vicio, o de la vagancia, encuentre allí un asilo donde recibe la educación suficiente para hacerse un marinero

u oficial de mar, en debida forma, asegurando así un porvenir en el honroso y útil servicio de la Escuadra de su Nación o de la marina mercante.

Juzgo de más hacer apreciaciones sobre la conveniencia de tal Escuela, pues muy ostensibles son sus fines; pero no debo omitir aquellas indicaciones que tiendan a la realización de su objetivo y a su mejoramiento material e intelectual.

La Escuela de Aprendices ha merecido, satisfactorio es decirlo, un marcado interés no sólo de parte del Supremo Gobierno, sino también de los Jefes encargados de ella y de toda la Escuadra; sin embargo, sensible es que los resultados no hayan correspondido del todo, como era de esperarse. En efecto, después de cuatro años de existencia, sólo ha dado a la Escuadra 294 grumetes, incluso 54 que deben terminar sus estudios en los próximos exámenes, en el orden siguiente:

A la cañonera *Chanchamayo*	54
A la idem *Pilcomayo*	98
A la corbeta *Unión*	31
A la fragata *Independencia*	40
Al monitor *Huáscar*	7
A la fragata *Apurímac*	10
Para terminar sus exámenes	54
Total :	294

Siendo necesario para tripular nuestros buques por lo menos 1,000 hombres, pasarán todavía muchos años para conseguir una tripulación nacional y buena, debiendo además tenerse en cuenta las bajas que se ocasionan por enfermedad, deserción u otros motivos, como también por las licencias finales que deben darse a los grumetes después de cinco años de servicios, conforme al reglamento.

Dos son las causas principales que sirven de rémora a la formación de marineros en la Escuadra: los pocos alumnos que existen y la corta edad de una parte de ellos. Estas dos circunstancias están previstas en el reglamento que señala 400 alumnos que, para ser admitidos, han de tener la edad de 15 a 18 años; actualmente sólo hay educándose 240, de los cuales 83 son menores de 14 años, lo que, como es natural, hará que vaya disminuyendo el número de alumnos que salgan en lo sucesivo, agravando en mucho los fondos del Establecimiento aquellos que, por su corta edad, necesitan más tiempo de aprendizaje y desarrollo para poderse integrar con provecho a la navegación y al servicio militar.

A fin, pues, de conseguir la tripulación necesaria, economizando tiempo y gastos, conveniente es que V.E. dicte las disposiciones que crea a bien, para aumentar el personal de los alumnos a 400 y para impedir que las autoridades superiores remitan menores de 15 años contraviniendo al reglamento.

Con este mismo objeto y para conservar la moralidad y disciplina que adquieren los grumetes en este establecimiento a fuerza de gastos y contracción, muy conveniente es que, al pasarlos al servicio de la Escuadra, vayan todos a formar la dotación total de cada buque, alejándolos así de la relajación que existe en las tripulaciones heterogéneas que hoy tripulan los buques.

ANEXO A

Los talleres de sastrería y zapatería, establecidos en esta Escuela, por resolución suprema de 15 y 21 de febrero del año pasado, no han dado los resultados que eran de esperarse, por dificultades que ha manifestado su actual Director; pero siendo tan interesante para el país y para esos individuos que tengan una industria lucrativa y honrosa después de dejar por cualquier motivo el servicio de las armas, creo conveniente no desmayar en ese propósito y vencer las pocas dificultades que se presenten.

Para complementar los buenos resultados que este establecimiento debe dar a favor de la Escuadra, recomiendo a V.E. las secciones especiales de que ya he hecho mención para formar contramaestres, guardianes, condestables y artilleros prácticos.

IX

FACTORIA NAVAL

Por acuerdo supremo de 3 de setiembre de 1868 fue separada la Factoría Naval del Departamento de Marina, debiendo ésta, en caso de necesitar de dicha Factoría, dirigirse por conducto del Ministerio del ramo; según entiendo esta inconveniente disposición tuvo lugar en la circunstancia de haberse nombrado Superintendente de ella a un jefe más antiguo que el de dicho departamento, sacrificando así la conveniencia del servicio por lo particular; sin embargo, como no era del todo posible llevar a cabo tal medida sin graves inconvenientes, se consiguió que sólo en casos muy apremiantes y cuya demora ocasionara retardos perjudiciales, pudiese ordenar la Comandancia General de Marina los trabajos para los buques de la Escuadra, dando cuenta al Ministerio. Esta excepción, la larga tramitación para efectuar la obra más insignificante, distrayendo la atención del Ministerio diariamente y los inconvenientes de distinta naturaleza que desde entonces se han presentado, han demostrado suficientemente la necesidad de que ese establecimiento quede como antes y como existe en todas partes, entre las dependencias del Departamento.

Durante el poco tiempo que estoy en este puesto, en que constantemente hay que atender a las reparaciones de los buques de la Escuadra, que son mayores a medida que aumenta el número de ellos y el tiempo de sus servicios, he podido ver prácticamente tal inconveniencia, y más habiendo llegado el caso de tramitar un expediente para conseguir la construcción de una chumacera y aún, lo que es más raro, haber negado ese establecimiento a esta Comandancia el derecho de solicitar directamente un informe sobre trabajos de su competencia.

No puede dejar de extrañar a V.E. la anómala situación de esta Comandancia respecto a la Factoría Naval y, no dudo que, comprendiendo de cuanta importancia es la regularidad y actividad en el servicio, colocará ese establecimiento en su verdadero puesto; así lo hace esperar la justa y acertada disposición dictada últimamente por V.E. al haberse apercibido de los tropiezos que eran consiguientes a esa separación.

En tal situación la Comandancia General no puede manifestar el estado administrativo y económico de la Factoría Naval; pero puede apreciar su im-

portancia por las relaciones que tienen sus labores con la Escuadra, siendo evidente que la conservación material de ésta, en su mayor parte, depende de la organización de dicho establecimiento, de sus elementos y de su actividad.

Los buques han recibido reparaciones y trabajos de la Factoría que no dejan dudas de las buenas disposiciones de los jefes encargados de su dirección, sólo sí con algunos atrasos e irregularidades, que en mi concepto provienen de la falta de fondos y materiales; faltas que desaparecerán con la mejora de nuestro Erario y con la benéfica medida adoptada por V.E. de comprar en Europa directamente los artículos necesarios para la Escuadra, en la que debe estar considerada la Factoría Naval.

X

OBRAS IMPORTANTES

Arsenal

Apenas puede comprenderse cómo después de tantos años que existe una Escuadra, si no poderosa, por lo menos suficiente para el servicio de la Nación, no se haya construído un Arsenal, donde se conservase su material de guerra, sus repuestos navales y donde las fuerzas de marina, reunidas y disciplinadas, permaneciesen listas para embarcarse en caso dado; con talleres apropiados para todos los trabajos de Marina, y, en fin, donde se hallasen concentrados todos los elementos indispensables para atender debidamente en cualquier circunstancia, al servicio y conservación de la Escuadra. Un edificio de tal naturaleza, con las mejoras introducidas en los Arsenales de Europa, es una obra que reclama tiempo ha, las necesidades de la Escuadra.

Hasta ahora la Escuadra sólo tiene para su servicio en tierra un ruinoso cuartel donde, por la falta de oficinas, de almacenes, de espacio y de seguridad y sin el menor recurso para simular un Arsenal, no es posible, sin perjuicio notable, conservar cualquier material, sin que la intemperie y la humedad lo destruya o desaparezca.

Lamentablemente, es ciertamente que, épocas pasadas en que la hacienda de la Nación no se hallaba en circunstancias tan apremiantes, no se hubiese tratado de construir un edificio de tal importancia; la administración pasada inició y nombró una comisión para que determinara el lugar más apropiado para tal objeto, lo que desgraciadamente no pasó de allí; actualmente ha vuelto a organizarse dicha comisión por mandato supremo y cumpliendo su cometido ha informado con razones extensas y fundadas, que el sitio del castillo de la "Independencia", donde existe actualmente la Aduana del Callao, es el más conveniente bajo todo aspecto para el Arsenal de Marina. Ojalá que el Supremo Gobierno, que tanto interés muestra por la Armada, perseverase en la idea de emprender dicha obra y, aunque no fuese posible de pronto llevarla a cabo del todo, por lo menos hiciese formar los planos in extenso y de ellos se construyese la parte más urgente, dejando para más tarde su terminación, así como las obras hidráulicas que deben afectuarse en el mar y que le son inherentes.

ANEXO A

Dique

Un dique seco o flotante es otra de las obras sin la cual es imposible pasar más tiempo, sin detrimento de los buques o con un fuerte gravamen al Erario. El fierro que es ya generalmente el material usado en la construcción de los buques de la Marina de Guerra, necesita un constante cuidado; de aquí dependen tres casos a cual más importante: la conservación del buque, su buena marcha para el éxito de sus comisiones y la gran economía en el combustible. Fácil de calcular es la fuerte cantidad que habría que gastar en nuestros buques si entrasen al dique con la regularidad necesaria e indispensable para obtener los resultados que he manifestado, como también para hacer reparaciones en el casco que no puedan practicarse a flote; además, poseyendo el Estado un dique propio, no estará sujeto a las condiciones de una empresa particular, ni tampoco a las emergencias del único dique que existe en todo el Pacífico, de dimensiones y poder competentes. La conveniencia de esta obra es, pues, incuestionable y, aun juzgo que, prestando auxilio a la marina mercante, pues el único dique que existe es insuficiente para ejecutar las constantes carenas que se hacen en este puerto, al Estado reportaría utilidades que, por lo menos, bastarían para atender con desahogo a su sostenimiento.

A fin de que V.E. tenga una idea exacta del fuerte gasto que ocasionan las entradas al dique de los buques de la Escuadra, de indispensable necesidad para su conservación, acompaño el cuadro D, que manifiesta la cantidad de ciento noventa y nueve mil cuarenta soles, gastado con tal objeto desde el año de 1866 a la fecha, la que hubiera sido mayor si los buques hubieren entrado con la regularidad conveniente para hallarse siempre listos para desempeñar oportunamente sus comisiones, economizando tiempo y combustible.

Lo expuesto corrobora en mucho la idea que he manifestado, de que el Gobierno tenga un dique propio.

Faros

En vista de la conveniencia de establecer faros en todo el litoral de la República, el Congreso dio la ley de 25 de enero de 1875 y, para su cumplimiento, el Gobierno expidió el decreto de 8 de febrero de 1876, por el que aprobaba la propuesta hecha por los señores "Barbier y Fenestre" de París para la construcción y planificación de trece faros y doce luces de puerto.

Hasta la fecha no se ha realizado dicha obra, con lo cual, según se expresó el señor Ministro del ramo en su última *Memoria*, habríamos llenado una urgente necesidad, exigida por la civilización, reclamada en varias ocasiones por las naciones marítimas amigas del Perú y podría ser recorrido nuestro litoral en la noche con tanta seguridad como en el día.

Bastante demostrado está con las disposiciones citadas, la necesidad de los faros, no sólo para la marina mercante, sino muy particularmente para nuestros buques de guerra, que llamados a vigilar todo el litoral y a desempeñar diversas y urgentes comisiones en todos sus puertos, necesitan frecuentemente en la noche un punto seguro para orientarse y tomar el puerto y fondeadero sin retardo.

Si la deficiencia actual del Erario nacional es, como creo, la única causa por la que no se ha llevado a cabo dicha obra en toda su extensión, conveniente sería que por su importancia dispusiera V.E. la planificación de los más urgentes, repartidos convenientemente en los puntos más peligrosos de nuestro litoral y dejar para más tarde la colocación de un número mayor.

También debo hacer presente a V.E. la necesidad de colocar algunas boyas de campana en los puntos más salientes y peligrosos de la costa, las que en muchas ocasiones salvarían las embarcaciones de eminente peligro, no sólo en la noche, sino aún en el día, durante aquellas épocas en que las fuertes neblinas que se experimentan en nuestro litoral, cubren por completo el horizonte.

Muelles

La mayor parte de nuestros puertos carecen de muelles que faciliten su tráfico y que hagan accesibles aquellos que por las condiciones del mar no siempre son abordables.

No necesito demostrar a V.E., que demasiado conoce los inconvenientes de esta falta, una necesidad reclamada constantemente por las autoridades, por el comercio y por cuantos navegan, quienes en distintas ocasiones han tenido pérdidas y atrasos de consideración y aun desgracias irreparables.

Los hermosos y magníficos muelles de Eten, Pacasmayo y Pisco, así como los pequeños de Ilo y Arica, todos en esqueleto, del sistema Mitchell, prueban que ésta es la única construcción apropiada para nuestra costa, donde las fuertes corrientes que se experimentan, las grandes cantidades de arena que arrastran y el fuerte embate del mar, hacen pronto inservible otro sistema, como ha sucedido en los muelles sólidos de Huacho, Chorrillos, y de otros puntos, que pronto han sido inutilizados.

Las razones expuestas en favor de los muelles del sistema Mitchell son mayores atendiendo al costo de ellos, a la facilidad que hay para darles una larga extensión y una larga duración, si son atendidos debidamente.

XI

CAJA DE AHORROS

La Caja de ahorros establecida en la Caja Fiscal del Callao, conforme al decreto supremo de 23 de octubre de 1873, tiene según balance de la fecha, un activo de catorce mil novecientos soles en títulos de la deuda interna y de ciento siete soles en efectivo. El estado letra E. demuestra los ingresos y egresos desde su instalación.

Los resultados de esta institución en provecho de la nueva marinería nacional que principia a dotar a la Escuadra, no pueden ser más benéficos y filantrópicos. Esos individuos, cuya posición es tan precaria, encontrarán al terminar sus servicios, un pequeño capital con el que honradamente podrán dedicarse a alguna industria, o que servirá de alivio a sus familias.

En atención a la depreciación que en el día tiene la moneda circulante y al pequeño haber de que gozan los grumetes, con el cual ni aun pueden aten-

der a sus menores necesidades, sería conveniente no hacerles descuento alguno mientras se hallen en dicha clase, sino cuando obtuviesen la inmediata de marinero, la cual debería concedérseles, al año de servicio, si por buena conducta y aptitudes la mereciesen, a juicio de sus jefes inmediatos.

Creo también que con los mismos fines anteriores y además para afianzar la estabilidad de la marinería, debe hacerse, en lo sucesivo, el mismo descuento a los individuos peruanos que hayan o no pertenecido a la Escuela de Aprendices; debiendo entregárseles los documentos, con sus respectivos intereses, al terminar el tiempo de sus contratas.

XII

DECRETO SUPREMO DE 22 DE OCTUBRE DE 1872

La justicia que debe reinar en todos los actos de la administración, se echaba de menos en la afluencia de ascensos que se han dado en todo tiempo; gran parte de la Marina ha sufrido decepciones con detrimento del cuerpo, y se hacía necesario una disposición que reglara el modo de conferirse los ascensos y cortara de raíz las influencias personales. Este fue el objeto del decreto citado, cuyos resultados comprueban su importancia. Comprendiéndolo así V.E. lo ha aplicado hasta ahora con firmeza, modificándolo únicamente en la parte relativa a grados.

Abundando en las mismas ideas y deseando, como es natural, la regularidad en las recompensas de los buenos servicios que, además de evitar odiosas emulaciones, mejora indudablemente el servicio de la Escuadra, creo que aun debe hacerse alguna modificación al citado decreto, que me permito indicar a V.E.

Por dicho decreto es evidente que un alférez de fragata, esto es, un oficial joven, que recién principia a formar su carrera, a contraer los hábitos del servicio militar y marinero y a acomodarse a las privaciones y fatigas del mar, puede llegar a la clase de capitán de corbeta, alejado de esas grandes exigencias que hacen al buen oficial de marina. En tal concepto juzgo que debe establecerse, para obtener un ascenso en la Marina, la necesidad de tener en cada clase cierto tiempo embarcado a bordo de los buques de guerra, o transportes de la Escuadra, como está dispuesto al tratarse del ascenso a capitán de fragata.

No dudo del bien que reportará a la Escuadra esta modificación y estando establecida la alternabilidad en el servicio de a bordo y de tierra, todos tendrán ocasión de hacer su carrera en los buques, excepto aquellos cuya indolencia e ineptitudes los aleja de su verdadero puesto.

XIII

NECESIDADES Y APRECIACIONES GENERALES

Por la exposición hecha del estado de los buques de la Escuadra, verá V.E. que sólo una pequeña parte se encuentra expedita, aunque necesitando pe-

queñas reparaciones y que el resto está en reparos importantes unos y otros en estado de recibirlos con urgencia; así que en esta época se han acumulado las obras de reparaciones de toda la Escuadra. Estas circunstancias y las dificultades que se han presentado, no sólo para proveer a los buques de los artículos más necesarios para su carena, sino aun para atender al pago de los aparejos, han contribuído muchísimo en que las obras hayan sufrido atrasos y embarazos inopinados; pero salvando V.E. cuantos inconvenientes puedan aun presentarse para el aprestamiento de la Escuadra, podrá quedar durante al año entrante expedita en todas sus partes y en un pie de guerra proporcionado a la importancia de los buques.

De algún tiempo atrás la Marina no ha hecho adelanto material alguno, a excepción del aumento que ha recibido con el transporte *Limeña*; lejos de esto, su importancia ha desmerecido mucho, pues siendo nuestros principales buques contruídos en una época en que el blindaje y gruesa artillería hacían sus primeros ensayos, ya han quedado muy atrás de las poderosas naves de guerra que se construyen en el día. Esta novedad que se ha hecho una necesidad imperiosa en todas las naciones, proporcionalmente a sus exigencias, me hace llamar la preferente atención de V.E. que tanto conoce cuanto afianza una buena Escuadra, los intereses, la tranquilidad y soberanía de la Nación. Demasiado conozco la aflictiva situación de nuestro Erario; sin embargo, en atención a las consideraciones expuestas, creo de mi deber reclamar la prestigiosa influencia de V.E. para reforzar nuestra Escuadra con los buques que según su ilustrada opinión sean necesarios.

Haciendo a V.E. el anterior pedido, justo y conveniente es que opine por la supresión de los buques que por su poca marcha, y por su estado de deterioro o inutilidad, sólo aumentan los gastos de la Escuadra, sin provecho y con detrimento de la conservación de los demás buques.

Al tratarse de construcción de buques de guerra, muy natural es atender a los experimentos prácticos para poder apreciar con acierto las condiciones más convenientes. Al efecto, los combates del monitor *Huáscar* en las aguas de Junín y de Pacocha, han ofrecido un estudio importante y del cual seguramente aprovecharán todas las naciones que tienen interés en el mejoramiento de la construcción naval y de la artillería de marina. En ambos casos dicho monitor se sostuvo sin desventajas y sin recibir averías de consideración que lo obligasen a eludir la continuación del combate, a pesar de luchar con buques de guerra con buena artillería, rápida marcha y bien organizados; y si hubiese estado convenientemente preparado para un hecho semejante, con tripulación suficiente y disciplinada y sin los inconvenientes que tuvo, independiente de las condiciones del buque, puedo asegurar que hubieran sido más palpables sus excelentes cualidades.

En atención al sistema de su torreón y artillería y al poco blanco que presenta y a sus buenas condiciones marineras, dicho buque ha llamado siempre la atención de nuestra Marina, que lo ha considerado como el mejor de la Escuadra.

Como resultado del hecho referido, de los buenos servicios que ha prestado este buque, de su fácil conservación y en atención a las proporciones del

blindaje usado actualmente, debemos concluir que buques semejantes al *Huáscar*, sin grandes dimensiones, ligeros en su marcha y movimientos, con uno o dos torreones y con un fuerte blindaje, es la nave que debe servir de tipo para el caso de reforzar nuestra Escuadra.

Careciendo la Escuadra del número de oficiales, como he indicado antes, no se hace el servicio en todas sus partes, conforme a las prescripciones de las Ordenanzas Navales; sin embargo los jefes y oficiales que actualmente dotan los buques, no desmayan en poner de su parte todos los esfuerzos para hacer menos sensible esta falta.

Notable es, verdaderamente, la circunspección e interés que he podido notar durante el corto tiempo que desempeño la Comandancia General de Marina, para atender a la conservación de los buques y para sostener la moral y disciplina de sus tripulaciones, lo que ha contribuído eficazmente para que estas, casi ignorando sus deberes por falta de Ordenanzas apropiadas, sufriendo privaciones y siempre en trabajo constante, no hayan manifestado inquietudes que comprometan su subordinación.

Debo recordar aquí la conveniencia de establecer la alternabilidad de los jefes y principalmente de los oficiales, en los diversos puestos de la Escuadra y dependencias de Marina, que nunca se ha puesto en práctica. Esta medida contribuirá mucho en la conservación del personal, de sus conocimientos profesionales y de los hábitos de mar. Muchos oficiales ha perdido la Escuadra por haber obtenido destinos en tierra, que han desempeñado por largo tiempo, pues cuando ha sido necesario embarcarlos por alguna circunstancia, ya habían perdido hasta las cualidades que distinguen al hombre de mar. Y esto no es extraño; el servicio de los buques y particularmente el de la Marina de Guerra, necesita hombres que llenos de abnegación, de costumbres severas y dedicados a su profesión, no echen de menos los alicientes naturales de la vida de tierra, ni se acostumbren a la flojedad que les es consiguiente, y mal puede conseguirse la conservación de un oficial de Marina, si se le deja entregado a las comodidades de la vida doméstica.

La alternabilidad de que trato, además de la conveniencia expuesta, da lugar para que todos los oficiales pueden ocupar los diferentes puestos de la Marina, adquiriendo la práctica necesaria en cada uno y cuenten servicios embarcados para obtener merecidamente sus ascensos.

Otra de las causas que influyen en desmejoramiento del servicio, es la larga permanencia de los buques en los puertos que, como el Callao, ofrecen distracciones diversas. La permanencia constante de la oficialidad a bordo, la regularidad de los ejercicios de las tripulaciones y el alejamiento de toda inquietud opuesta a la vida militar y marinera, sólo puede conseguirse fuera del alcance de estos lugares, donde todos tienen que reconcentrarse en el cumplimiento de sus deberes.

Creo, pues, conveniente que nuestros buques deben estar constante y alternadamente haciendo las estaciones del N. y S. de la República y, como felizmente todo nuestro litoral está en comunicación telegráfica, pronto podrán recibir las órdenes que se les imparta o acudir al lugar donde se hagan necesarios sus servicios.

Llevando a efecto la anterior indicación, los oficiales podrán ocuparse en hacer estudios hidrográficos, rectificando la posición de la costa, señalando sus menores detalles, observando los establecimientos de los puertos, las mareas, corrientes, vientos y cuantos fenómenos sean dignos de atención. Con un trabajo de esta naturaleza, útil y honroso, la Escuadra satisfará una deuda contraída con todas las naciones civilizadas, cuyos marinos por obligación, se ocupan constantemente y donde quiera que se hallen, en iguales operaciones.

La medida tomada recientemente por V.E. comprando directamente en Europa los artículos navales, es ventajosa bajo todo aspecto, pues sólo así podrán obtenerse económicamente y de buena calidad. Nuestros buques, siempre proveídos por contratos particulares, nunca han sido bien atendidos, ya por la escasez de algunos artículos, ya por su mala calidad y por dificultades para la entrega. Ultimamente con motivo de la paralización del despacho de la casa proveedora se ha estado comprando en plaza los artículos para la Escuadra consultando la mejor economía; pero la situación no ha mejorado por esto y se han presentado diversos inconvenientes. A bordo, más que en cualquiera otra parte, se necesita por economía y conveniencia, que los artículos sean de primera calidad, por alto que sea el precio, pues estando allí expuestos constantemente a la intemperie, se destruyen muy pronto si carecen de esa condición.

A fin de que el Arsenal pueda atender con actividad a ciertas necesidades de la Escuadra y el embarque y desembarque de tropas, cuyas operaciones se hace tan difícil y morosa en las lanchas y botes inaparentes que existen y muchas veces con falta de gente suficiente, debo solicitar a V.E. la adquisición de dos lanchas a vapor apropiadas para el objeto indicado. Creo además encarecer la utilidad de estas embarcaciones a vapor, pues ya V.E. ha tenido ocasión de apreciar su necesidad.

XIV

CAJA FISCAL

Sección Marina

El estado adjunto marcado con la letra F, manifiesta los gastos de Marina hechos por la Caja Fiscal por todo el año 77, los que ascienden a la cantidad de un millón doscientos diecisiete mil cuatrocientos cincuenticinco soles treinta seis centavos, en la que se halla inclusa la cantidad de veinte mil ciento tres soles diecisiete centavos, correspondiente a pagos hechos por gastos de años anteriores.

Además la Caja Fiscal adeuda por sueldos y demás gastos del ramo de Marina, la cantidad de setenta y tres mil seiscientos setenta y siete soles

treinticuatro centavos, gastos hechos y dejados de pagar en el pasado año, así es que, en resumen, los gastos de marina en todo el año 77 ascienden a la cantidad de un millón doscientos setenta y un mil veintinueve soles cincuenta y tres centavos.

Con dicha cantidad se ha atendido, como indica el referido estado, a los gastos de los buques de la Escuadra, Capitanías del litoral y demás dependencias de Marina, a la Escuela Naval y Preparatoria y a la Factoría Naval, a los retirados indefinidos, montepíos y demás pensionistas, a los sueldos de jefes y oficiales en comisión, pasajes, fletes y a otros gastos diversos y extraordinarios.

He aquí Excmo. Señor, el estado actual de la Armada y algunas apreciaciones que he creído conveniente hacer sobre el particular.

Grandes son las necesidades de la Armada que manifiesto a V. E. y grandes las dificultades que hay en la actualidad para subvenir a ellas, sin embargo, la Marina, confiada en la especial consideración que le merece V.E. espera ver realizada, por lo menos, aquellas mejoras más apremiantes.

Muy largo hubiera sido tratar de todos los puntos convenientes al servicio de la Armada, y bien merecía hacerse, pues todos ellos son importantísimos y refluyen directa y positivamente en su mejoramiento; pero estoy persuadido que los Códigos Navales, cuya revisión pronto debe terminar, harán ver a V.E. en sus menores detalles, la marcha que debe seguir el servicio de la Armada para llegar con buen rumbo a su completa organización.

Haciendo merecida justicia, debo recomendar a V.E. el honorable cuerpo de Marina, que lleno de abnegación y de entusiasmo en medio de las necesidades porque ha atravesado, no ha desmayado un instante en cumplir con sus deberes. Sólo el lamentable incidente que tuvo lugar a bordo del monitor *Huáscar*, en mayo del pasado año, originado por la influencia que la anarquía ejerció sobre un reducido número de oficiales que faltaron a su consigna, vino a comprometer el buen nombre de la Escuadra; pero V.E. conoce hasta qué punto fue rechazada por ésta ese golpe insidioso y cuan merecedora se hizo a la estimación del Supremo Gobierno.

Al terminar séame permitido manifestar a V.E. a nombre de la Marina, su sincera gratitud por el vivo interés que constantemente muestra por la preponderancia de la Armada de la República.

Excmo.

Callao, enero 2 de 1878

MIGUEL GRAU.

ANEXO B

La Escuadra en enero de 1879 (*)

Cuaderno Nº 1. Enero

Cañonera *Pilcomayo.*— Lista de revista de comisario que pasan el jefe, oficiales, maquinistas y tripulación de la expresada en el mes y día de la fecha.

Oficiales de guerra

Comandante —	Capitán de fragata gr.	D. Antonio de la Guerra
2º Cmdte. —	Capitán de corbeta grd.	D. Octavio Freyre (con licencia)
	Teniente 1º grd.	D. Carlos La Torre
	Teniente 1º grd.	D. José M. Rodríguez
	Teniente 1º grd.	D. Manuel C. de la Haza
	Guardiamarina	D. Benjamín de la Haza
	Guardiamarina	D. Adolfo Gamero (en el Dpto.)

Oficiales mayores

Cirujano de 2da. clase	D. Ricardo Pérez
Oficial 3º del Cpº. Político (contador)	D. Wenceslao Alvarado

Maquinistas

1er. maquinista	John Gregory
2do. maquinista	Alfredo Ward
3er. maquinista	Thomas Hughes
4to. maquinista	Benjamín Portal

Nota: sigue la relación de oficiales de mar, artilleros de preferencia, grumetes, fogoneros y carboneros)

Monitor *Huáscar.*— Lista de Revista de comisario que pasan los oficiales, tripulación y guarnición en el mes y día de la fecha (14.01.1879)

(*) Listas de Revista, Unidades de la Armada, 1879, Archivo del Centro de Estudios Históricos Militares.

ANEXO B

Oficiales de guerra

Comandante	— Capitán de fragata grd.	D. Gregorio Pérez
2º Cmdte.	— Capitán de corbeta	D. Juan P. de los Heros
	Teniente 1º	D. Diego Ferré
	Teniente 2º	D. Carlos de los Heros
	Teniente 2º grd.	D. Octavio Cavero
	Alférez de Fragata	D. Reynaldo de la Lama
	Sargento Mayor	D. Leandro Escobar
	Capitán grd.	D. Mariano Bustamante

Oficiales mayores

Contador	D. José Bustamante
Cirujano (contratado)	Dr. Laureano R. del Castillo A.

Maquinistas

2do. maquinista	Carlos A. Fontaine
4to. maquinista	Domingo Quiroga (en el *Chalaco*)

Oficiales de mar

2do. Contramaestre	Rudecindo Luciano
1er. Guardían	José Lima
1er. Guardián	Tiburcio Ríos
1er. Carpintero	José Santibañez
2do. Carpintero	Tomás Salazar
1er. Calafate	Luis Landa
1er. Condestable	Ramón Navarro
Herrero	Willian Mitchell
Bocafragua	José M. Frías
Farmacéutico	Manuel M. Vargas
Maestre de víveres	Augusto Céspedes
Despensero	Manuel Mejía
Patrón de lancha	Tomás Proaño

Transporte *Chalaco*.— Lista de la revista de comisario que pasan los SS. jefes, oficiales, tripulación y guarnición del expresado en el mes y día de la fecha (15.01.1879)

Oficiales de guerra

Comandante	— Capitán de fragata	D. Manuel A. Villavisencio
	Teniente 1º	D. Enrique Carreño

Nota: La lista es muy extensa, pero debo decir que muchos de los que en enero aparecen en el buque, estarían presentes en Angamos.

Teniente 1º grd.	D. Luciano Arana
Teniente 1º grd.	D. Belisario Cruzat
Teniente 2º	D. José F. Urrutia
Teniente 2º	D. José Manzanares
Teniente 2º grd.	D. Decio Oyague
Cap. de infantería	D. Ismael Villavisencio

Oficiales mayores

Contador — Oficial 1º del Cuerpo Político	Pedro Herrada
Cirujano de 1ª. clase (contratado)	Joaquín Diez Canseco

Maquinistas

1er. maquinista	Benjamín Botsford
2do. maquinista	Tomás Colquhoum
3er. maquinista	John Driscol
4to. maquinista	Benjamín Barraza
4to. maquinista	Domingo Quiroga (del *Huáscar*)

Oficiales de mar

2do. Contramaestre	Juan Hundido
1er. Guardían	Domingo Bermúdez
2do. Carpintero	Felipe Schlmory
Farmacéutico	Julián Mejía

Pontón *Pachitea.*— Lista de revista de comisario que pasan en la fecha el jefe, tripulación y guarnición del pontón *Pachitea* (14.01.1879)

Oficial de guerra

Capitán de fragata	D. Manuel Mariano Melgar

Tripulación

1er. Guardían	Feliciano Rovira
Cocinero de equipaje	José Octavio Gálvez
Artillero de preferencia	Juan Nicolás
Artillero de preferencia	Jorge Yape
Marinero	José Mariano Delgado

Guarnición

Capitán, teniente	José Antonio Avilés
Teniente, sub-teniente	Ignacio Correa

ANEXO B

Sargento 2do.	Manuel Corrales
Cabo 1ro.	Lucas Palomino
Cabo 2do.	Juan García
Cabo 2do.	Blas Morris
Corneta	Luis Zegarra

(más 14 soldados)

Pontón Nº 2.— (a) *William Carnwall*(*)

1er. Guardián	Santiago R. Ferreyra
Fogonero	José Soto
Marinero	Tomás Ormeño

Pontón *Meteoro*.— Lista de revista de comisario que pasan los SS. jefes, oficiales, profesores, alumnos, empleados subalternos y dotación del expresado en el mes y día de la fecha (14.01.1879)

Director	—	Capitán de navío	D. Camilo N. Carrillo (en el Congreso)
Director accidental	—	C. de F.	D. José M. Marquina
Jefe del detall	—	C. de C.	D. Darío C. Gutiérrez
Ayudante		Alférez	D. Isidro Vargas
Contador, oficial 1º del C.P.			D. José G. Becerra
Médico Cirujano de 2da. clase			D. José R. Fonseca
Profesor de geometría y trigonometría			alférez de fragata Carlos L. Rodríguez
Profesor de gramática, filosofía, literatura y composición castellana			Manuel B. Pérez
Profesor de aritmética, álgebra y dibujo			Miguel Urbina
Profesor de francés			Sebastián Lorente y Benel
Profesor de inglés			Thomas Antony
Profesor de geografía			Enrique Benites
Profesor de historia			Arturo García
Profesor de álgebra, análisis y mecánica			Artidoro García Godos
Profesor de geometría descriptiva, dibujo y estadística			José F. Maticorena
Profesor de física, química y mineralogía			Pedro Valero
Profesor de armas			Francisco Courtheoux

(*) El pontón Nº 2 fue antes el vapor *William Carnwall*.

Secretario Amanuense	Joaquín A. Abalia
Secretario Amanuense	Mariano Siles
Secretario Amanuense	Juan Pardo
Secretario Amanuense	Gerónimo Salamanca
Secretario Amanuense	Pedro del Risco

Alumnos

Carlos B. Tizón	Carlos L. Calderón
Eduardo O'Donell	Abelardo Elías
Javier García Maldonado	Alejandro La Torre Bueno
Carlos Revoredo	Luis Olivera
Guillermo Spiers	Emilio Escobar
Arturo de la Haza	Héctor Villarán
Osvaldo Lama	Ricardo Sartory
Fernando Soria	Manuel Salinas
Arturo Cabrera	Joaquín Miró Quesada
Florentino Flores	Enrique Correa
Ricardo Barroso	Lizardo Reyes
Emilio Iriarte	Bruno E. Bueno
Mauro Valderrama	Daniel Rivera
César Ríos	Próspero Monsalve
Parcemón García	Lizandro E. García
Ignacio Arbulú	Felipe Alcorta
Grimaldo Gargurevich	Eliezer Portal
Eugenio Ibáñez	Guillermo Ureta
Baldomero Cater	Víctor Vargas
Grimaldo Villavicencio	Telésforo Flores
Cruz Loyola	Senen García
Arturo A. Narvarte	Adolfo Santillana
Carlos Saavedra	Godofredo Portillo
Ernesto Silva Rodríguez	Ricardo Cavenecia
Jesús Bustamante	José Gamarra
Martín Carrillo Valdez	Eduardo La Fuente
Juan H. Mulgrew	Manuel Villar
Octavio Ayulo	Luis Baca
Germán Schreiber	José A. Huguet
José A. Morante	Augusto Rodríguez Ingunza
Adolfo Vildósola	Federico Sotomayor
Luis F. Suaréz	Francisco Lastres
Artemio Carballo (sic)	Manuel Alcántara
César Romero	Federico Abril
Benjamín Valega	Carlos Coloma
Abel Raygada	Melchor Velarde
Tomás Lama	Hernán Velarde
Guillermo Bravo (enfermo)	Emilio San Martín
Enrique Chávez	Manuel Elías
Narciso Basagoitia	Carlos Abril
Juan Elías	César Lissón

ANEXO B

Pío Forcelledo
Ramón Dueñas
Belisario Pimentel
Nicanor Goycochea (sic)
Clemente Alcalá
José M. Saavedra
Federico Bergmann
Miguel Pardo
Manuel D. Baca
Enrique Mifflin
Augusto Fonseca
Francisco Gamarra
Pedro Vidaurre
Juan F. Selaya
Carlos Rázuri
Francisco G. Gómez
Luis Garrido
Federico de la Haza
Ismael C. Bueno
Mario La Cotera
José M. Carrillo
Juan G. Gómez
Carlos Leguía
Carlos Barandiarán
Carlos Flores Guerra (L)
Armando Flores Guerra (L)
Antenor Araoz (enfermo)
Ernesto Velarde (enfermo)
Oliverio Sáenz (enfermo)
Lino Velarde (enfermo)
Juan D. Buendía (enfermo)
Tomás Vildósola
Issac Barandiarán
Carlos Swett
Carlos E. Terry
Domingo Valle Riestra
José Bustíos
Carlos Posth
Carlos A. Meyer
Alonso Olivera
Ernesto Lagomarsino
Miguel Laca
Alberto Quiñones
Edmundo Loyola
Annival García
Tomás Buckley
Luis E. Albrecht
Augusto Bar
José Félix García y Seminario
Pedro F. Borgoño
Julio Laca
Carlos A. Salazar
Luis B. Arce
Alberto Vargas
Nicanor Leguía (enfermo)
Gustavo Flores Guerra (L)
Ernesto Mirenghi
Pedro Black (enfermo)
Carlos Altuna (enfermo)
Silvino Crosby (enfermo)
Eleazar Revoredo (enfermo)
Federico P. Alzamora (A)

Dotación

Nota: 2 oficiales de mar, 6 artilleros de preferencia, 1 artillero ordinario, 8 marineros y 3 grumetes.

Fragata *Independencia.*— Lista de revista de comisario que pasan el señor comandante, oficialidad y tripulación en el día de la fecha (14.01.1879)

Oficiales de Guerra

Comandante, capitán de navío	D. Juan G. More
2º Cmdte., capitán de fragata grd.	D. Eugenio Raygada
Teniente 1º	D. Julio Chávez (comisión)
Teniente 1º	D. Pedro Rodríguez Salazar
Teniente 1º grd.	D. Melchor Ulloa
Teniente 1º grd.	D. Eduardo Hidalgo
Teniente 2º	D. Julio Jiménez

Teniente 2° grd.	D. Alfredo de la Haza
Teniente 2° grd.	Eriberto Benites (enjuiciado)

Oficiales mayores

Contador, oficial 2° del Cuerpo Político	Otóniel Melena
Cirujano de 1ra. clase (contratado)	Ignacio Dianderas
Capellán	José C. Sotil

Ingenieros

1er. maquinista	James Mc Rines
2do. maquinista	John Randall (*Luisa*)
4to. maquinista	Pedro Falcón
Ayudante de máquinas	Francisco Sifuentes

Nota: Sigue una lista de oficiales de mar, artilleros de preferencia, artilleros ordinarios, marineros, grumetes, fogoneros y carboneros.

Corbeta *Unión.*— Lista de revista de comisario que pasan los jefes, oficiales, tripulación y gendarmería de la expresada en el mes y día de la fecha. Al ancla en Iquique, 14 de enero de 1879. (Nota: los buques anteriores al ancla en el Callao)

Oficiales de Guerra

Comandante — Capitán de fragata	D. Juan B. Cobián
2° Cmdte., capitán de corbeta	D. Juan Salaverry
Teniente 1° grd.	D. Arnaldo Larrea
Teniente 1° grd.	D. José Barloque
Teniente 2° grd.	D. Ramón S. Carrión (con licencia)
Teniente 2° grd.	D. Juan M. Ontaneda
Alférez de fragata	D. Federico E. Matos
Teniente de infantería	D. Claudio Palma
Guardiamarina	D. David Flores
Guardiamarina	D. Enrique Gamero

Oficiales mayores

Contador, oficial 1° del Cuerpo Político	Exequiel Fernandini
Cirujano contratado	Dr. Pedro Irujo

Maquinistas

1er. maquinista	James Wallace
3er. maquinista	Pedro L. Storace
4to. maquinista	Federick Bullack

ANEXO B

Guarnición

Sargento segundo	Mateo Collantes
Corneta	Manuel Politano
Cabo primero	Antonio Zegarra

Nota: sigue la lista de la guarnición, oficiales de mar, artilleros de preferencia y ordinarios, marineros, fogoneros, carboneros y soldados.

Vapor *Luisa.*— Lista de revista de comisario que pasan el jefe y maestre del expresado, en el mes y día de la fecha. Al ancla en el Callao, 14.01.1789.

Capitán de corbeta	D. Francisco M. Frías
Maestre	D. Teodoro Cárdenas

CAPITANIAS DE PUERTO

Lista de revista de comisario que pasa el capitán de puerto y cabo de matrícula de Sechura en el día de la fecha: 14.01.1879.

Teniente 1º	Viriato de la Haza	Capitán de Puerto
Cabo	Sebastián Aguirre	Cabo de matrícula

Lista de revista de comisario que pasa el jefe y dotación de la capitanía de Tambo de Mora en el día de la fecha: 9.01.1879

Capitán de corbeta	Agustín Detán	Capitán de puerto
	Manuel Maldonado	Patrón marinero
	José Ma. Rojas	Boga grumete
	Marcelino Tijero	Boga grumete
	Fernán de la Rosa	Boga grumete
	Camilo Luján	Boga grumete

Lista de revista de comisario pasada en el día de la fecha en la capitanía del Callao por los jefes, oficiales y tripulación 14 de enero de 1879

Jefes y oficiales

Capitán de navío grd. y del puerto	D. Gaspar Selaya
Capitán de fragata gr. y 1er. ayudante	D. Santiago de la Haza
Capitán de corbeta gr. ayudante	D. Nataniel Donayre
Teniente 1º ayudante	D. Arístides de la Haza
Sub-Teniente de infantería del ejército, archivero	D. Manuel Moreno
Amanuense	D. Samuel Sánchez

Nota: Sigue una relación de 14 tripulantes.

Lista de revista de comisario que pasa el jefe y dotación de la capitanía del puerto de Arica en el mes de la fecha: 10.01.1879

Oficiales de guerra

Capitán de fragata grd. y del puerto	D. Eduardo Raygada
Teniente de artillería ayudante de la capitanía	D. José P. Valdivia

Oficial de mar

Cabo de matrícula	Carmelo Prado

Nota: Más un cabo de matrícula, un artillero ordinario y cuatro marineros.

Lista de revista de comisario que pasa el capitán de puerto de Cerro Azul y los bogas de esta capitanía en el mes y día de la fecha: 11.01.1879

Teniente 1º grd.	Agustín Arrieta	Capitán de puerto
Marinero	Manuel Mendoza	Patrón del bote

Más cuatro grumetes

PREFECTURA DEL CALLAO

Prefecto	Coronel Antonio Rodríguez Ramírez	Percibe 489.60	
Ayudante	Sargento mayor Manuel A. Cavero	Percibe 139.20	Al 31.01.1879
Ayudante	Capitán Daniel Mendoza	Percibe 81.60	

ANEXO C

Informe sobre reparaciones en el Huáscar (*)

Enero de 1878, día 5.— Mandando reconocer las obras ejecutadas en el monitor *Huáscar*. Tengo la hora de devolver a US. este expediente después de haber llenado su cometido la Junta nombrada para reconocer el *Huáscar* e informar acerca de las reparaciones que se le han hecho y las que aún necesita. S.C.G., Enrique Carreño.

Informe de la Junta

Reunida la Junta que suscribe a bordo del monitor *Huáscar* en virtud de la disposición de US. fecha 25 de noviembre para informar sobre las obras y reparaciones hechas recientemente en dicho buque, así como aquellas que deben ejecutarse, exponen lo siguiente:

La toldilla de popa ha sido prolongada ocho pies hacia proa siendo el trabajo tosco y falso de remates; esta modificación ha sido del todo innecesaria pues no se le halla objeto justificable y por el contrario sirve de inconveniente para el manejo del timón. A consecuencia de la prolongación de la toldilla se ha corrido la rueda del timón 18 pulgadas a popa para que el bao delantero no moleste las faenas del timonel, pero esto ha aumentado los inconvenientes pues el timonel se halla alejado de la bitácora sin poder ver libremente el aparejo y los costados y sin libertad en sus movimientos por su estrecha posición. La percha en que se hallaba colocado el compás maestral ha sido suprimida y la Junta opina que ella es esencialmente importante para tener un compás fuera de las atracciones de los fierros que garantizan la seguridad del rumbo y por consiguiente la del buque: esta percha aunque presenta fea vista es de una utilidad muy apreciable. Los parches puestos en el blindaje de los costados del buque son bien trabajados y consistentes, igualmente están bien trabajadas las averías que el buque sufrió en su arboladura y jarcia.

Las reparaciones hechas en el cabrestante y bitones de fierro que están alrededor son perfectos. Hay necesidad de colocar dos falcas que faltan, reparar algunas y arreglar la colocación de otras; también el puente necesita algunas reparaciones y aunque la torrecilla de mando tiene una pequeña apreción (sic) es innecesaria repararla.

Las brazolas de la escotilla del sollado necesitan ser reparadas o cambiadas del todo. En el sollado se han quitado los cajones que habían colocado alrededor para que la tripulación guardase los sacos de ropa; esta supresión es desventajosa pues es el único lugar apropiado con tal objeto y la Junta opina porque deben reponerse con necesidad.

(*) Libro de Informes Nº 366, 1874-1878, día citado. Archivo Histórico del Museo Naval.

Máquina.— La máquina en general se halla en buen estado, necesitando únicamente las reparaciones siguientes: el indicador necesita un tubo nuevo de cobre para colocarlo en el cilindro de popa. El condensador de popa tiene una rajadura de ocho pulgadas de largo, necesita un parche asegurado con tornillos y cambiar uno que tiene interiormente. Tubos de vapor. Las bridas de estos necesitan soldarse con bronce. Calderas se hallan en perfecto estado, pero necesitan aseo interior. Chimenea se necesita sacar la parte telescópica para prolongarla; igualmente la parte firme, pues la primera necesita cambiarle una plancha y ponerle dos parches en su extremo inferior, y la otra ponerle dos parches en (su) extremo superior y en inferior.

Caja de aire.— Esta tiene 4 agujeros y puede ser reparada perfectamente en su sitio por medio de parches. Condensador de agua dulce es de fierro y está en mal estado, pero existe a bordo otro de cobre que perteneció a la *Chanchamayo*, el cual con pequeñas modificaciones puede utilizarse.

Bomba auxiliar colocada en el departamento de la máquina para distintos usos necesita tornearle el cilindro y ponerle émbolo nuevo. Con lo expuesto, queda cumplida la citada disposición de US. en todas sus partes.

GREGORIO MIRO QUESADA JUAN JOSE RAYGADA
GILBERT MAC DONALD.

ANEXO D

La corbeta Unión *en 1878* (*)

El 19 de enero de 1878 el capitán de fragata Juan Bautista Cobián, nombrado comandante de la corbeta *Unión*, al ancla en Pacocha por entonces, dirigió un informe sobre el estado del buque al Mayor de Ordenes del Departamento de Marina, en los siguientes términos:

Al ancla, Pacocha, Feb. 10, 1878

Sor. Capitán de navío
Mor. de Ordenes del Dpto.
S.M.

Al hacerme cargo de la comandancia de la corbeta, en guarda de los intereses de la nación y para prevenir toda responsabilidad de mi parte he creído de mi deber practicar un reconocimiento en su casco y arboladura, tan prolijo como ha sido posible y tengo el sentimiento de decir a US. que sus actuales condiciones, por las causas que paso a enumerar, no son las más a propósito para un buque de guerra llamado a desempeñar urgentes e importantes comisiones.

Los acoyadores de las jarcias mayores y de gavia, brazas, amantillos es decir de toda la jarcia firme, se encuentran totalmente quemadas, tanto por sus seis años de uso cuanto por la mala calidad del carbón que ha usado el buque en varias ocasiones; esto señor mayor como US. comprende es fácil remediarse, tiene hoy el buque expuesto a un desarbolo, aun con los débiles balances de puerto.

Toda la jarcia de babor, tiras de la gata pescador y embarcaciones, palanquines y bragueros, de la artillería, se encuentran en tal mal estado que al mismo tiempo que impiden hacer los ejercicios doctrinales, no permite emprender un viaje a la vela y exponen a la tripulación cada vez que hay imperiosa necesidad de ponerlos en acción.

El deterioro total de los tubos de las lumbreras que permite la introducción del agua en los balances, es otro de los puntos que ocupa seriamente mi atención, pues la humedad constante en las curvas y maderaje interior del costado no puede menos que ocasionar su completa pudrición.

(*) Corbeta *Unión*, Comandancia General de Marina 1878, doc. 36, foja 38, Archivo Histórico del Museo Naval.

Las anclas garrean constantemente y sus cadenas que faltando en dos ocasiones han expuesto al buque a perderse en Mollendo y en Iquique y probado así el poco peso de las anclas y deterioro de las cadenas, ofrecen hoy aun menos confianza pues sólo se cuenta con 45 brazas en el pañol de estribor y 90 brazas en el de babor, cantidades no suficientes para aguantar al buque a dos anclas en las continuas bravezas de mar de nuestros puertos.

El desnivel de los lados de popa y proa del cuadrilátero del timón que se nota por la simple inspección ocular manifiesta que la madre ha descendido por haberse gastado las defensas de las hembras, que a seguir así como es natural, US. apreciará los accidentes que puede ocasionar.

En fin, Sor. Mayor las expuestas son las faltas que he podido notar en el corto tiempo que comando este buque, sobre las cuales he visto los oficios que en distintas ocasiones han pasado mis antecesores, y que nuevamente reitero por el presente a fin de dejar a salvo mi responsabilidad, en el caso de que surja algún accidente imprevisto por las causas indicadas.

Dios gue. a US.
S.M.

JUAN BAUTº COBIAN.

NOTAS AL CAPITULO IV

1. AMNP. Comandancia General de Marina, 1877, L.C. Nº 319. p. 16.
2. AMNP. Comandancia General de Marina, 1876-78, L.C. Nº 870, pp. 53-54.
3. AMNP. Comandancia General de Marina, 1877, L.C. Nº 319, p. 182.
4. AMNP. *Talismán*, vapor, Comandancia General de Marina, 1877, doc. 27, foja 74.
5. AMNP. *Talismán*, vapor, Comandancia General de Marina, 1877, doc. 17, foja 37.
6. AMNP. Ordenes Generales de la Armada, 1877, 3 de Set. doc. 4, fojas 4 a 11.
7. AMNP. Personal, Comandancia General de Marina, 1877, doc. 23 fojas 27, 28, 29.
8. *Ibídem.*
9. *El Comercio*, 9 de agosto de 1877, edición de la mañana.
10. *El Comercio*, 22 de marzo de 1877, edición de la tarde.
11. *El Comercio*, 8 de marzo de 1877, edición de la mañana.
12. *El Comercio*, 7 de setiembre de 1878, edición de la tarde.
13. Memoria presentada al Supremo Gobierno por el capitán de navío Comandante General de Marina, Miguel Grau, el año 1878, en: *Comentarios a la Memoria de Grau del año 1878* de Geraldo Arosemena Garland, Lima, enero de 1978, pp. 21 y siguientes.
14. Ver sobre el particular el ilustrativo texto de Fernando Romero en: *Historia Marítima del Peru*, T. VIII, vol. 2, p. 195.
15. AMNP. Comandancia General de Marina, 1875-76, L.C. Nº 27, p. 387.
16. AMNP. Mayoría de Ordenes, Almacenes y Arsenales, Comandancia General de Marina, 1878, doc. 35, foja 67.
17. AMNP. Corbeta *Unión*, Comandancia General de Marina, 1878, doc. 71, foja 227.
18. *Ibídem.*
19. ACEHM. Artillería, paquete O. 1878.
20. AMNP. Informes 1874-78, L. C. Nº 366, p. 434.
21. *Ibídem.*
22. Ver: *La Patria*, 24 de agosto de 1877 y *El Comercio* de la misma fecha, edición de la mañana.
23. AMNP. Comandancia General de Marina, 1877, L. C. nº 319, p. 330.
24. *Memoria de Grau*, Obra citada.
25. *El Comercio*, 28 de agosto de 1877, edición de la mañana.
26. *El Comercio*, 14 de agosto de 1877, edición de la mañana.
27. AMNP. Ministerio de Guerra y Marina, 1876-70, L.C. Nº 169, pp. 208 a 210.
28. *Ibídem.*

29. AMNP. Lancha *Urcos*, Comandancia General de Marina, 1876, doc. 4, foja 11.
30. AMNP. Vapor *Chalaco*, Comandancia General de Marina, 1876, doc. 19. foja 33.
31. AMNP. Vapor *Talismán*, Comandancia General de Marina, 1877, doc. 14, foja 26, y Comandancia General de Marina 1877, L.C. Nº 319, p. 22.
32. AMNP. Comandancia General de Marina, 1877, L.C. Nº 319, p. 222.
33. *Ibídem.*
34. AMNP. Comandancia General de Marina, 1877, L.C. Nº 319, pp. 12 y 13.
35. *Ibídem.*
36. Véanse: *Intento de reconstrucción histórica del Callao y del Hospital de Guadalupe*, de Jesús Felipe Martínez, Callao, 1920, p. 20; y *El Callao: Monografía histórico-geográfica*, de Rosendo Melo, Lima, 1900, p. 111 del T. III.
37. AMNP. Ordenes Generales de la Armada, 1877, 20 de Julio, doc. 20, foja 21.
38. Veánse: *La Universidad de San Marcos y la Guerra del Pacífico*, de Genaro Herrera, Lima, 1928; y *Médicos y Farmacéuticos en la Guerra del Pacífico*, de Jorge Arias Schreiber Pezet y Manuel Zanutelli Rosas, Lima, 1984.
39. *El Peruano*, martes 5 de febrero de 1878.
40. AMNP. Fragata *Apurímac*, Comandancia General de Marina, 1878, doc. 2, foja 2.
41. AMNP. Comandancia General de Marina, 1875-76, L.C. Nº 27, pp. 390, 391.
42. *El Comercio*, lunes 31 de julio de 1876, edición de la tarde.
43. *El Comercio*, viernes 4 de agosto de 1876, edición de la mañana.
44. *El Comercio*, martes 1º de agosto de 1876.
45. AMNP. Cañonera *Chanchamayo*, Comandancia General de Marina, 1876, doc. 31, fojas 68 a 70.
46. *Ibídem.*
47. AMNP. Comandancia General de Marina, 1876-78, L.C. Nº 870, p. 11.
48. *Ibídem*, pp. 80 y 81.
49. AMNP. Ministerio de Guerra y Marina, 1876-78, L.C. Nº 169, p. 186.
50. *El Comercio*, miércoles 13 de marzo de 1878.
51. *El Comercio*, sábado 16 de marzo de 1878.
52. *El Peruano*, martes 4 de junio de 1878.
53. *Ibídem.*
54. *El Comercio*, 25 de julio de 1878, edición de la mañana.
55. *Ibídem.*
56. *El Comercio*, 15 de diciembre de 1877, edición de la tarde.
57. *El Comercio*, 19 de diciembre de 1877, edición de la tarde.
58. *El Comercio*, 22 de diciembre de 1877, edición de la tarde.
59. *Memoria del Ramo de Marina*, que presenta a la Legislatura de 1878 el ministro de Guerra y marina, Lima, Imprenta del Estado, 1878.
60. *Memoria de Miguel Grau*, Obra citada.
61. *Memoria de Marina*, 1878.
62. *Ibídem.*
63. *Ibídem.*
64. *Ibídem.*
65. *Ibídem.*
66. *Ibídem.*
67. *Ibídem.*
68. Libro de *Actas del Consejo de Ministros*, 1875-1879, Sección Libros Copiadores del Archivo Central del Ministerio de Relaciones Exteriores.

69. AMNP. Ordenes Generales de la Armada, 15 de mayo de 1877.
70. *Memoria de Marina*, 1878.
71. *Ibídem.*
72. *Ibídem.*
73. *Ibídem.*
74. *Ibídem.*
75. *El Peruano*, sábado 26 de enero de 1878.
76. *Memoria de Marina*, año 1878.
77. *Ibídem.*

Capítulo V
LA REBELION DEL *HUASCAR*

Para el inquieto caudillo Nicolás de Piérola una aventura levantisca a bordo de un buque no era nada nuevo. En 1874, como se ha visto en el volumen precedente, utilizando el pequeño vapor *Talismán*, de apenas 310 toneladas, había logrado burlar en reiteradas oportunidades a toda la Escuadra peruana la cual acusaba ya, por esos días, severas carencias y deficiencias. A la postre, el *Huáscar* —la mejor unidad— logró capturar al *Talismán* en Pacocha, mientras el jefe revolucionario y su diminuta hueste escapaban con rumbo a Moquegua.

Vencido en Torata y en Los Angeles, el infatigable Piérola no dejaría de seguir conspirando, esta vez contra el sucesor de Manuel Pardo en la Presidencia de la República: el general Mariano Ignacio Prado ¿Se justificaba la rebelión? El de Prado era ciertamente un gobierno de origen legal, pero esa legalidad era mucho más formal que auténtica. En este caso, como en tantos otros de nuestra historia republicana, se hacía ominosamente patente la dicotomía señalada por Jorge Basadre: la existencia de dos países, uno real y otro oficial. Lo cierto era que el Perú atravesaba por una crisis fiscal, política y moral sin precedentes. Hay testimonios imparciales, y hasta el momento inéditos, que nos pueden ilustrar respecto a la opinión que tenía la diplomacia inglesa sobre el gobierno de Mariano Ignacio Prado. "Me parece que el Perú nunca ha estado

peor que en este momento", informaba el ministro plenipotenciario de Inglaterra en Lima al marqués de Salisbury, Secretario de Estado del Imperio británico para Relaciones Exteriores[1]. Y añadía: "Parece que esta desafección (al gobierno) no se debe a las intrigas de la conspiración. Es el resultado natural de la política seguida por los sucesivos gobiernos. Durante la presidencia del coronel Balta se hicieron fuertes empréstitos, se firmaron contratos corruptos y el país fue inundado por el oro extranjero. Luego vino el Presidente Pardo y parece que no hizo mucho para corregir los errores de sus antecesores, mientras perjudicó al comercio del país en general creando el monopolio del nitrato de soda, lo cual (junto) con la introducción del papel moneda inconvertible probablemente completó la ruina financiera que había sido preparada por los errores de sus antecesores. El actual gobierno (el de Prado) ha permitido que los asuntos vayan de mal en peor. La pobreza producida como resultado de estas causas —proseguía la comunicación del diplomático— se ha extendido a todo el país y muchos miles de quienes la sufren se imaginan que si el cambio puede no traer la prosperidad, de ninguna manera va a tornar su posición peor. Hasta ahora no ha ocurrido nada que prometa una mejoría de la situación dentro del futuro próximo"[2].

Otro diplomático británico, a su vez, opinaba de la siguiente manera: "Cuando el Presidente Prado subió al poder el pueblo, en su ignorancia, se figuró que Su Excelencia traería gran riqueza y que el Perú pronto regresaría a sus días de opulencia...; pero desde el 2 de agosto último (1876) cuando subió al poder S.E. (Prado) este sueño ha sido rudamente disipado, al continuar las finanzas del país de mal en peor y subir los precios, mientras que el valor del sol de papel, la única moneda en uso, ha disminuído firme e invariablemente"[3].

Circulaban también, por esos días, insistentes rumores sobre corrupción en las más altas esferas del gobierno. La correspondencia diplomática que estamos utilizando como principal fuente de información no es ajena a este asunto. El plenipotenciario británico informaba: "... el gobierno (peruano) ha caído mucho en la estimación pública debido a la probada corrupción financiera que parece extenderse a todas las ramas de la administración"[4]. En otro despacho leemos esta grave y, al parecer, temeraria glosa: "Se dice abiertamente que el

Presidente (Prado) y sus Ministros pasados y presentes han remitido grandes sumas de dinero al extranjero y se teme que el próximo año las finanzas del país entren completamente en colapso, pues las autoridades están acaparando todos los dólares que caen en sus manos"[5].

Claro está que las aseveraciones que atañen a la honra de nuestros políticos deben ser tomadas con mucha reserva. Mas lo evidente era que junto a la crisis económica se ahondaba paralelamente una crisis moral y política que Prado y sus ministros eran incapaces de remontar. Enfrentado al civilismo que controlaba el Parlamento, sin apoyo partidario propio, ajeno al calor popular, con las Fuerzas Armadas impagas y con equipamiento deficiente u obsoleto, el gobierno se tambaleaba ante las amenazas crecientes que surgían no sólo del frente interno sino también del externo.

En tal coyuntura, en un mar de consternación, Nicolás de Piérola se erguía como la única esperanza para muchos, sobre todo para las clases menesterosas. Piérola —como se ha visto en el capítulo I del presente libro— propiciaba una revolución "que cambie no las personas sino las cosas, no nombres ni fechas, sino las viciosas instituciones y el régimen actual; que derribe desde su base, el viejo edificio que amenaza sepultarnos bajo sus ruinas, levantando en su lugar el sólido y grandioso edificio del porvenir. Tal es —concluía— el único camino salvador para la República"[6].

La posición de Piérola era irreductible. Se le habían cerrado las puertas de la legalidad y no veía otro camino que abrir las de la violencia. Esta vez su objetivo no podía ser más audaz: capturar al monitor *Huáscar*. Los oficiales de nuestra Marina de Guerra, mayoritariamente, no simpatizaban con Piérola. Por el contrario, los jefes navales más caracterizados — Montero, Grau, García y García, Carrillo, etc— eran figuras prominentes del Partido Civil y amigos personales de Manuel Pardo. Ellos, por otra parte, guardaban distancias con Prado, aunque respaldaban el orden constitucional.

Nicolás de Piérola, sin lugar a dudas, recordaba que la fragilidad del *Talismán* había sido una de las causas determinantes de su fracaso años atrás. Contando con el *Huáscar* —el mejor buque del Perú— no sólo podría alentar la revolución a lo largo de toda la costa, sino, inclusive, enfrentar con ventaja a las otras unidades de la Escuadra en caso que éstas se opusie-

ran a sus designios. Con el *Huáscar* en su poder, Nicolás de Piérola tendría una sólida base militar de operaciones, esta vez sobre el mar. Para lograrlo convocó a sus partidarios en la Marina. No eran muchos, ciertamente, mas se trataba de gente joven, valerosa y de gran competencia profesional.

LA CONSPIRACION

La galana pluma de Alberto Ulloa Sotomayor nos ha dejado una magnífica lámina chalaca como telón de fondo de la rebelión. "El domingo 6 de mayo de 1877, el puerto del Callao y su ribera se tendían bajo el sol, inmóviles y coloridos como una estampa banal. Pobres las construcciones litorales, la dársena de piedra, como un recuerdo firme del impulso constructivo de Balta, dominaban la visión adormecida de tal cual oficial de guardia en algunos de los barcos que se hallaban en la bahía o tal cual pescador italiano sentado en su bote varado en la playa de Chucuito, tendían hacia la ciudad sobre la cual flameaban, de trecho en trecho, algunas banderas. La calma azulada del cielo se había comunicado al mar terso y a la tierra quieta. Frente a la obra portuaria de los hombres, representada por la dársena y su faro, se erguía la obra de una naturaleza avara con esta costa, representada por la isla de San Lorenzo, desierta y al parecer inútil; especie de puño cerrado, sin embargo, que, tras de la frágil muñeca de La Punta, protegía a los hombres, sus hogares y sus labores.

Uno que otro padre de familia que había venido desde Lima con sus niños después de almorzar, podía hacerles contornear el Real Felipe y atravesar en el pequeño tranvía de caballo el villorrio de pescadores de Chucuito, las piedras grises y limpias que enmarcaban las antiguas lagunillas y alcanzar la plaza rectangular de La Punta, efectivamente grande para tan pequeño caserío, pero desde la cual se podía, por veredas de tierra apisonada, llegar a la bahía, del lado del puerto del Callao y contemplar cómo se mecían sobre las aguas tranquilas y en un fondo caprichoso de fragatas y bergantines, los barcos de la todavía poderosa Escuadra nacional"[7].

A las 5.30 p.m. del citado día, el teniente segundo Carlos de los Heros —limeño, 26 años, ex-guadalupano— entregó su guardia al oficial del mismo grado Bernabé Carrasco. Ambos jóvenes habían cultivado desde tiempo atrás una cordial amistad,



La respuesta de PIEROLA
al enviado del almirante inglés es digna del bronce. En sus palabras vibraba el honor nacional.

que estrecharon aún más en su trato diario a bordo del monitor donde prestaban servicios. De los Heros, cansado, se retiró a su cámara.

En la misma bahía, al ancla, se encontraba la fragata *Apurímac*, de honrosa participación en el combate de Abtao; por su extremada antiguedad —databa de 1855— había sido convertida en Escuela de Grumetes, cuya dirección ejercía por entonces el capitán de fragata Hipólito Cáceres. Tanto Cáceres como su segundo se hallaban en tierra. Máxima autoridad a bordo era en esa tarde el jefe del detall, capitán de corbeta Manuel María Carrasco. Este, jefe de los rebeldes, al dar por terminada las labores del día, se deshizo de los oficiales de mar que podían negarse a secundarlo en su actitud contra el gobierno y, de mutuo acuerdo con cierto número de tripulantes —setenta, según información general—iniciaron la sublevación.

Volvamos a de los Heros. Después de algunos minutos de reposo en su cámara se dirigió al comedor. Le llamó la atención que un bote, cargado de gente, atracara al costado del buque. A pesar de saber que sobre cubierta se encontraba en calidad de jefe de guardia el teniente Carrasco, subió para indagar de qué se trataba. Era una falúa de la *Apurímac* a bordo de la cual estaban el comandante Manuel María Carrasco, hermano de Bernabé, con los tenientes segundos Pablo Duffó —del transporte *Chalaco*— y Manuel Fernández Dávila.

A Carlos de los Heros le pareció inusitado el hecho. Al acercarse a Bernabé Carrasco, éste le dijo que acababa de recibir una nota con la orden de "póngase en franquía, y vigile la *Unión* porque se sospecha de ella; y aguarde a su comandante". Sin embargo, algo elemental la invalidaba: carecía del sello de la Mayoría de Ordenes del Departamento de Marina. De los Heros comprendió que el documento era fraguado. Carrasco no supo qué responder y se demudó ante el cargo de traición que le hizo de los Heros. Pronto se repuso y dio orden de poner en funcionamiento las calderas del buque. Ni el comandante del *Huáscar*, capitán de navío Federico Alzamora, ni el segundo comandante, teniente primero Pedro Rodríguez Salazar, se hallaban a bordo.

Lo que siguió después es necesario conocerlo. Fueron momentos muy tensos. Carlos de los Heros los narra en el parte que posteriormente dirigió a Federico Alzamora: "Llamé en-

tonces a un lado a Carrasco para aconsejarle que volviera sobre sus pasos, porque de otro modo, puesto yo a la cabeza de la marinería haría restablecer el orden o dejaría ensangrentado el buque. Replicóme entonces que estaba allí con todos sus hermanos; que la gente estaba desarmada porque él había recogido oportunamente los paquetes, y que no le hablara más sobre el asunto, porque mi vida se hallaba en peligro si nuestra conversación era escuchada por sus compañeros. Me indigné más y recuerdo haberle dicho estas palabras, lo mismo que la efusión con que se las pronuncié: *Me has entregado, y tengo este revólver del cual no hago uso contra ti porque tal vez voy a matar a un amigo, sin fruto ninguno, siendo tantos los traidores y yo el único que no he manchado mi carrera entre ustedes*"[8].

Debemos decir a estas alturas que en el *Huáscar* ya se encontraban el coronel Federico Larrañaga y otros conjurados, quienes muy discretamente se trasladaron de Lima al Callao en el ferrocarril trasandino, sin que al parecer se sospechase de ellos. También formaban parte del grupo de sublevados el capitán de corbeta Juan Duffó, segundo jefe del monitor *Atahualpa*, y el teniente primero Manuel Valderrama, de la *Independencia*.

De los Heros, en un descuido de sus captores, se arrojó sobre un bote seguido por "tres muchachos que me obedecieron en razón de la energía". Debemos decir que no quisieron matarlo: eso salta a primera vista. Pudo, así, llegar al muelle sin ningún problema.

El movimiento de tantas personas en el *Huáscar* había llamado la atención del teniente segundo José Melitón Rodríguez, oficial de guardia en el transporte *Talismán*, un buque de escasas 310 toneladas de desplazamiento y 170 pies de eslora, capturado precisamente por el *Huáscar* en Pacocha el 2 de noviembre de 1874, con una tripulación y carga, durante el golpe frustrado de Nicolás de Piérola. Aproximadamente a las 8.00 p.m., cuando el monitor largaba velas, Rodríguez, acompañado de dos marineros, se dirigió en un bote para indagar que sucedía. Le hicieron fuego de fusilería y uno de sus hombres quedó seriamente herido. A pesar de todo Rodríguez abordó el buque. Bernabé Carrasco lo puso al corriente de lo que pasaba y trató de convencerlo para que se plegase a la sublevación. Este se negó rotundamente[9]. En la cámara del buque se encontró con el coronel Larrañaga y con el mayor

Echenique. Amigos al fin y al cabo, no hubo oposición para que volviera a tierra. Retenerlo a bordo era, además, un serio peligro.

En la *Apurímac*, mientras tanto, el desarrollo de los hechos tomó por sorpresa a su confiado comandante Hipólito Cáceres. Cuando a las 8.40 de la noche volvió a su buque, uno de sus oficiales –el teniente segundo Juan F. Otoya– le hizo saber lo acontecido. Era el único que había aguantado a pie firme la invocación de sus compañeros negándose a unirse a ellos.

Cáceres no pudo sospechar lo que desde días atrás se tramaba, "porque se verificó en virtud de combinaciones secretas", según el comentario que formuló a uno de los diarios de la capital. Dos días después pretendería que el teniente Otoya, de retén en la *Apurímac* en la noche del levantamiento, "sincere su conducta" y que el gobierno iniciase una "sumaria averiguación de la manera que se han verificado los hechos que son del dominio público, en la parte que respecta al buque de mi mando"[10].

CONJURAR LA REVUELTA

El Comandante General de Marina, capitán de navío Diego de la Haza, recibió la noticia de la sublevación por intermedio de Carlos de los Heros y de José Melitón Rodríguez. De inmediato trató de conjurar la revuelta, paralizarla en su comienzo y, en este sentido, hay la versión que dio orden de hundir a cañonazos al monitor rebelde[11]. Además hizo preparar una falúa, embarcó en ella 60 soldados del batallón Callao No 4, al mando del coronel Mariano Perea, bajo la jefatura del capitán de navío Federico Alzamora, comandante del *Huáscar*, quien deseaba recuperar su buque y salvar, de esta manera, su ya mellado prestigio.

Fue una vana ilusión intentar abordar el monitor. Apenas un sueño, o, si puede decirse de otra manera, un acto desesperado, inútil e imposible. Ya el *Huáscar* había dejado el fondeadero "aprovechando de su vela y de la brisa que le era favorable para poder correrse a sotavento aguantándose a una gran distancia mientras terminaba de alistar su máquina"[12].

La falúa se dirigió entonces al monitor *Atahualpa*, para que "echase a pique al *Huáscar* impidiendo a todo trance su sali-



FEDERICO ALZAMORA
Era el comandante del *Huáscar* cuando
se sublevó en favor de don Nicolás de Piérola.
Nada pudo hacer para impedirlo.

da". Pero ese deseo no pudo ejecutarse porque el segundo de la nave —capitán de corbeta Juan Duffó— se había plegado al movimiento y ya formaba parte de la dotación del *Huáscar*; el jefe del *Atahualpa*, capitán de fragata Gregorio Miró Quesada, permanecía en tierra.

En ese momento se vivía un auténtico drama. Una embarcación menor cargada de soldados, con un marino al borde de la desesperación, trataba de frustrar un golpe concebido desde hacía largo tiempo y ejecutado en el instante preciso. Federico Alzamora sufría una intensa crisis nerviosa. Convencido de la inutilidad de su intento cambió de rumbo: "Me dirigí entonces a la fragata *Independencia* —dijo— tome el mando de ella y ordené al teniente primero don Federico Rincón, que se hallaba a cargo del buque, que en el acto encendiera las hornillas y alistara la artillería. En seguida me dirigí a la corbeta *Unión*, donde encontré al teniente segundo don Bernardo Smith, que se hallaba a cargo del buque y me dio parte de que estaban encendidas las hornillas y tenía lista la artillería, por lo que regresé a la *Independencia*. Una hora después, habiendo perdido de vista al *Huáscar*, regresé al Arsenal a tomar órdenes, mientras se alistaba la maquinaria; regresando encontré al comandante de la *Independencia* que se dirigía a bordo, le dije ligeramente lo que pasaba y las órdenes que había dado a bordo de su buque, y me constituí en el Arsenal"[13].

Obsérvese bien: en todos los buques que hemos mencionado hasta el momento había ausencia de sus comandantes. Estos permanecían en tierra, al igual que los hombres que los seguían en el mando, es decir los segundos. Las órdenes del comandante general, en momentos tan apremiantes, eran comunicadas "a los oficiales más caracterizados" de a bordo[14].

Las disposiciones para que en ningún caso los buques de la Armada se quedasen sin jefe eran, desde tiempo atrás, terminantes. Leamos este documento:

"Julio 17, año 1876. A la Mayoría. De oficio y con el carácter de reservado comunique US. a los comandantes de los buques de la Armada surtos en el puerto que desde hoy y de orden de esta Comandancia hasta nueva disposición permanezcan tanto ellos como sus oficiales a bordo desde la puesta del sol, observando durante la noche un estricto servicio de campaña haciendo a los mencionados jefes responsables de la falta de cumplimiento a lo dispuesto, pues tan sólo podrán moverse de

sus buques cuando las circunstancias del servicio lo exijan. La transcripción de esta comunicación será mandada a los comandantes por un ayudante de esta dependencia. Dios guarde a US. *DIEGO DE LA HAZA*"[15].

Nadie, pues, podía alegar desconocimiento de esta orden. Y no era posible hacerlo —ni siquiera intentarlo— porque hacía apenas cuatro días, con motivo de las fiestas conmemorativas del combate del Callao librado el 2 de mayo de 1866, se había recomendado la vigilancia de todo el material a flote y la permanencia de uno de los comandantes a bordo de cada unidad. Si no se cumplió la orden al pie de la letra fue responsabilidad de quienes, en los momentos que historiamos, simplemente la pasaron por alto.

La calificación que de tal hecho formuló el Comandante General de Marina, en el parte que dirigió, al ministro del ramo, un día después de los sucesos, fue clara, muy precisa: abandono de puesto.

LOS REBELDES

Los personajes más importantes en la sublevación del *Huáscar* eran el capitán de corbeta Manuel María Carrasco, su hermano el teniente primero Bernabé Carrasco, el capitán de corbeta Juan Duffó, cuñado de los Carrasco, y el alférez de fragata Pablo A. Duffó, hermano del jefe antes mencionado. A los principales jefes de la conjura no sólo les unía el mismo fervor político, sino también los siempre fuertes lazos del parentesco. Ellos, como era de rigor en estos casos, lanzaron una proclama, suscrita también por otros revolucionarios que abordarían el monitor en las horas y días siguientes. El texto decía: "Sacrifíquese, pues, la paz por un breve período de tiempo desde que ello es preciso para alcanzar un bien mayor y para hacerla perpetua en el porvenir:

Compañeros de armas de la Armada y del Ejército:

Venid con nosotros a ser los defensores armados de la patria y no los ciegos defensores de los que la precipitan a su ruina; ella nos confía sus armas para que velemos y defendamos su honra y sus intereses, mas no para que las esgrimamos en su daño. Combatir hoy contra la revolución sería faltar a

vuestra misión: venid, pues, presurosos a las filas de la revolución, rara vez, y quizás jamás, podrá volver a presentársenos mejor causa que defender ni más noble motivo para esgrimir vuestras armas. Venid a compartir con nosotros la gloria de haber combatido por la regeneración de la patria. Monitor *Huáscar*. Bahía del Callao, 6 de mayo de 1877. Firmaban: Juan Martín Echenique, capitán de fragata Germán Astete, capitán de corbeta Manuel María Carrasco, capitán de corbeta Juan Duffó, teniente primero Manuel Valderrama, teniente segundo Manuel Fernández Dávila, teniente segundo Bernabé Carrasco, teniente segundo Pablo A. Duffó, alférez de fragata Manuel de la Puente, alférez de fragata Elías Higginson, piloto de altura Octavio Herrera, piloto Víctor de la Puente, coronel Federico Larrañaga, coronel José Mariano Alvizuri, capitán Agustín Aguirre, capitán Alvaro Garfias, alférez Abelardo Lara, inspector de resguardo José Carrasco, Julio A. Lostaunau, paisano"[16].

Como veremos, el oficial naval de mayor jerarquía era el capitán de fragata Luis Germán Astete, quien asumiría el título de Comandante General de la Escuadra que había proclamado a Nicolás de Piérola Jefe del Estado. El capitán de corbeta Manuel María Carrasco sería el comandante del *Huáscar* demostrando una pericia extraordinaria no sólo a lo largo de las singladuras pacíficas sino también en combate. El nos ha dejado, en el parte que oportunamente elevó al comandante Astete, un relato estupendo, vibrante y colorido de los primeros momentos y, en general, de los días iniciales de la rebelión:

"A las 7.10 p.m. del 6 del presente, estando el buque de mi mando (el *Apurímac*) fondeado en la bahía del Callao —dice Carrasco— y encontrándose de guardia a bordo (del *Huáscar*) el teniente segundo don Carlos de los Heros y de retén el de igual clase don Bernabé Carrasco, hizo entender este último al primero que había recibido una nota de la Mayoría de Ordenes del Departamento para alistar la máquina del buque, ponerse en movimiento y vigilar a la corbeta *Unión*. El oficial de guardia (de los Heros) en atención a la superioridad en antiguedad del teniente Carrasco, le indicó que a pesar de lo original de la orden se debía obedecer y que como oficial más antiguo era de ordenanza que tomase el mando del buque. Esta estratagema, necesaria para la salvación del país y que da

más realce a la conducta del teniente Carrasco, produjo el efecto deseado, pudiendo este oficial arreglar y preparar las cosas de manera que tuvieran un eficaz resultado la sublevación del *Huáscar* y el desconocimiento del gobierno Prado. Procedió, pues, como las circunstancias lo exigían a recoger todas las municiones que pudieran perjudicar a su intención y que consistían en cápsulas de rifle y revólver; posteriormente dispuso que el cabo de guardia prohibiese la aproximación al armero de la cubierta absolutamente de toda persona; además encargó el expresado oficial al teniente segundo don Pablo A. Duffó de la dotación del *Chalaco* y a los señores don Octavio Herrera y don Víctor de la Puente los mismos que patriótica y espontáneamente seguían iguales principios que el teniente Carrasco, que cuidaran el armero de popa, para evitar toda resistencia que pudiera provenir de la guarnición y tripulación del buque, entregando al teniente Duffó las municiones que había tomado para que las guardara.

El teniente segundo don Manuel de la Puente, el inspector de resguardo del Callao don José Manuel Carrasco y el profesor de la Escuela de Grumetes don Elías Higginson, que se encontraban a bordo, fueron encargados especialmente del cuidado del armero de la segunda cámara, comisión que desempeñaron satisfactoriamente con el valor y dignidad que los caracteriza.

Dadas estas primeras disposiciones, siempre por el teniente Carrasco, hizo llamar sobre cubierta al primer ingeniero del buque don Thomas Amstrong y le comunicó la orden de encender la máquina. Este en obediencia al reglamento especial de maquinistas y conforme al servicio militar procedió a dar cumplimiento a la orden que le comunicara el teniente Carrasco. Las circunstancias del momento y las mil dificultades que había que vencer requerían de una manera absoluta rapidez en el movimiento y completa abstracción de todo cuidado personal.

Tomadas las medidas que llevo enunciadas por el teniente segundo don Bernabé Carrasco y puesto ya a desenmascarar su propósito, se presentaron a bordo por convenio anticipado e inteligencia acordada el que suscribe, nombrado para tomar el mando del buque, los señores teniente primero don Manuel M. Valderrama, teniente segundo don Manuel Fernández Dávila, don Julio A. Lostaunau, coronel graduado don José Ma-



Uno de los marinos
más destacados del Perú:
BERNABE CARRASCO.
Era teniente cuando capturó el monitor
Huáscar durante la sublevación de 1877.
Su hermano Manuel María sería el
comandante del buque en esa
jornada y en el combate
de Pacocha.

riano Alvizuri, coronel graduado don Federico Larrañaga, capitán don Alvaro Garfias, don Carlos de Piérola y el capitán don Agustín Aguirre con toda la guarnición de la fragata *Apurímac* que venía de mi orden a reforzar nuestro movimiento, todos los que han contribuído a sostener el orden del buque mientras empleaban todas las medidas del caso para salir del fondeadero y rechazar cualesquiera ataque. Estando cada uno en el puesto designado se procedió a largar el chicote de la cadena por la mano para ponernos en franquía y al mismo tiempo se izó el foque manteniendo aguantado el buque por su codera. Dadas las condiciones del buque y la dificultad para moverlo de su fondeadero por sólo la fuerza de su velamen, ordené a pesar de esto, largar y cazar el trinquete, no pudiendo hacer igual maniobra con las gavías por encontrarse sin drizas y por consiguiente en difíciles condiciones para hacer uso de ellas.

La máquina aún no funcionaba pero se había observado en la bahía desde por la tarde una brisa fresca del sur que continuó hasta por la noche y sirvió eficazmente para la salida del buque de su fondeadero. Esta operación señor Comandante General, de difícil ejecución dado el sitio del fondeadero del buque, rodeado por los demás buques de guerra y vapores de la Compañía Inglesa, llegó a tener efecto merced al entusiasmo y pronta maniobra de la tripulación dirigida por sus respectivos oficiales. Se han vencido peligros inmediatos, pues los buques de guerra nacionales surtos en la bahía han podido inutilizar toda acción de nuestra parte y echar por tierra nuestros deseos y propósitos.

Una vez que el buque estuvo franco de la popa de la fragata *Independencia* y principió a arrancar, se largó la codera gobernando a sotavento con el objeto de cubrirle de los fuegos que pudieran hacer las baterías de tierra.

Fue de todo punto inevitable la insignificante colisión con la chata *Colón*, por no tener en ese momento más elemento de movilidad que el foque y trinquete, reinando en todas las más difíciles maniobras el mayor orden y entusiasmo para salvar cualesquiera dificultad tanto marinera como militar, pues todas las providencias del caso estaban previstas de antemano. En estas circunstancias de apremiante maniobra se avistaron dos embarcaciones que se dirigían al buque, se les pasó la voz y no habiendo contestado una de ellas a la tercera voz, se hi-

cieron dos tiros al aire y al pasar la cuarta voz, contestaron de esa embarcación: "Yo soy el teniente Rodríguez", el que conocido por el metal de voz ser el teniente segundo don Melitón Rodríguez, de la dotación del *Talismán*, se le permitió entonces atracar a bordo. En la otra embarcación venían los señores capitanes de fragata don Luis Germán Astete, don Juan Martín Echenique y el alférez don Abelardo Lara, y poco después en otra el capitán de corbeta segundo comandante de la *Atahualpa* don Juan Duffó que anteriormente se había acordado permaneciese a bordo de su buque con el objeto de impedir todo ataque contra el de mi mando, hasta que nos encontrásemos fuera del alcance de los fuegos de ese monitor.

Desabracados (sic) de la chata *Colón* y favorecidos por el viento sur que a la sazón reinaba en la bahía, pudimos, como lo llevó expuesto, hacer rumbo a la parte de sotavento pasando entre el vapor *Liguria* y el Dique, ganando con este procedimiento el tiempo necesario para que la máquina pudiera funcionar. Cuando esta tuvo la suficiente cantidad de vapor y libres ya de los fuegos de las baterías y buques de la Escuadra, hicimos rumbo al cabezo de la isla de San Lorenzo. En este punto se deliberó si sería o no conveniente atacar a los buques de la Escuadra surtos en la bahía y sacarlos a remolque, la oficialidad estaba en armonía con este movimiento, pero encontrándose la artillería descargada y careciendo casi por completo de aceite para la máquina fuimos obligados a desistir de este propósito en resguardo de los grandes intereses de la causa que habíamos proclamado, la misma que estamos firmemente resueltos a sostener sin escasear sacrificio alguno por cruento que el fuera.

De la isla de San Lorenzo se dio rumbo a las de Chincha con el objeto de proveernos allí del aceite necesario para continuar nuestro viaje. En efecto a 2.00 p.m. (del día 7) encontramos en la isla sur un buque fondeado, y habiéndose destacado una embarcación, regresó conduciendo 16 galones de aceite que voluntariamente vendió el capitán de dicho buque. A 3.00 p.m continuamos el viaje al sur hasta el día 9 a 8.00 a.m que fondeamos en la caleta de Quilca; en este lugar nos proveímos del aceite necesario para la máquina y de algunos víveres frescos, lo que fue comprado al contado y espontáneamente concedido por sus dueños. A 10.00 a.m. del 10, continuamos navegando con rumbo a los islotes de Alvizuri, y de allí segui-

mos en demanda del puerto de Mollendo para comunicar con el vapor inglés que pasaba al norte. A 6.00 p.m. seguimos nuestro viaje con la máquina a media fuerza y rumbo al puerto de Pacocha, donde llegamos a 6.00 a.m. del día 11. De este puerto continuamos media hora después rumbo al de Arica: a 3.00 p.m. encontramos al vapor inglés *John Elder* que navegaba con rumbo opuesto al nuestro, se hizo un cañonazo en sentido contrario al del vapor, como es práctica, con el objeto de que parara su máquina y habiéndolo verificado se mandó una embarcación a bordo comisionando al teniente Carrasco para que amigablemente y con la cortesía debida solicitase del capitán del vapor la entrega de la fuerza, (llamábase así a la guarnición que a veces se embarcaba en buques tanto de la P.S.N.C. como de la Compañía Sudamericana de Vapores) correspondencia oficial o pertrechos de guerra que pudiera conducir. A su regreso el oficial comisionado expuso: que habiendo comunicado con el capitán de dicha nave éste le manifestó que no tenía a bordo nada de lo que le pedía y consultándole entonces si podría hacer un reconocimiento en su buque, expuso que no había ningún inconveniente y que lo facultaba para ello. No encontrando a bordo lo que buscaba, se retiró del vapor al buque de mi mando, continuando ambos los rumbos que llevaban.

A las 7.30 estando a tres millas del fondeadero de Arica, ordené gobernar por mandato de U.S. rumbo a Pisagua, a cuyo puerto llegamos a 8.00 a.m del día 12. Como tuviésemos necesidad de proveernos de carbón y de otros artículos indispensables para continuar el viaje, fue necesario comunicar con tierra, y para efectuarlo se destacaron dos embarcaciones con gente armada, una a cargo del teniente primero don Manuel M. Valderrama, capitán don Agustín Aguirre, teniente segundo don Manuel de la Puente y alférez don Abelardo Lara, y la otra a cargo del teniente segundo don Pablo A. Duffó; verificado el desembarco sin resistencia alguna y por el contrario recibidos por parte del pueblo con mucho entusiasmo, procedieron a capturar la guarnición de este puerto, la que habiéndose retirado de la población al acercarse las embarcaciones, fue perseguida por nuestra fuerza protegida por la artillería de menor calibre del buque hasta su aprehensión, habiendo hecho tan sólo dos disparos, uno con los cañones de a 40 libras y otro con el de a 12. La fuerza prisionera era compuesta por el

comisario coronel don Valeriano Albarracín, capitán don Pedro Carranza y ocho individuos de tropa armados. El primero fugó y el capitán fue puesto en libertad al día siguiente bajo su palabra de honor.

El día 13 al fondear el vapor del norte se comunicó con él y encontrándose a bordo al coronel don Marcelino Varela y al teniente coronel don Hipólito Espinoza, se procedió a extraerlos de común acuerdo con el capitán del vapor.

El día 14 después de haber hecho el carbón necesario y embarcado otros artículos, siendo todo abonado, zarpamos a 4.30 p.m. dirigiéndonos al puerto de Iquique. A 8.00 p.m. del mismos día, después de haber reconocido el puerto indicado, se dio rumbo al de Cobija donde fondeamos el 15 a 3.30 p.m. zarpando el mismo día a 7.00 p.m. con rumbo al de Caldera, donde se dio fondo el 17 a 9.30 a.m.

En este último puerto permanecimos hasta el 18 a 7.15 p.m. en que salimos con dirección al de Antofagasta donde llegamos el 19 a 8.00 p.m. En la misma noche se embarcaron el teniente coronel don José María Echenique, sub-teniente don Pedro Saco, el señor don Guillermo Billinghurst. Permanecimos fondeados en el puerto enunciado hasta el día 21 que zarpamos a 3.00 a.m. con rumbo a Cobija a donde fondeamos a 1.30 p.m. del mismo día.

El 22 del presente, se embarcaron procedentes del Callao los señores teniente coronel don Antolín Benavides, teniente coronel graduado don José Barredo, sargento mayor don Ramón Castro y el capitán don Mariano Casanova.

El día 23 fondeó el vapor del sur a 7.00 a.m. Se mandó una embarcación a bordo de dicho buque y en ella fue el señor Comandante General a recibir a Su Excelencia el Presidente de la República señor don Nicolás de Piérola el que venía a bordo acompañado por el señor don Enrique Bustamante.

Su Excelencia fue recibido a bordo del buque de mi mando con todos los honores que prescriben las ordenanzas de la Armada. Inmediatamente pasó revista a la tripulación y guarnición del buque, terminada ésta fue vitoreado por repetidas veces manifestando la gente a bordo el contento de que se encontrara entre nosotros.

No terminaré este parte sin manifestar a usted la conducta observada por los tenientes segundos don Carlos de los Heros de la dotación de este buque y don Melitón Rodríguez, que co-

mo dejo expuesto, se le permitió atracar a nuestro bordo al dar su nombre. Respecto al primero diré que, habiendo sido impuesto por mí y el teniente Carrasco, que el único medio posible para salvar la República de la anarquía y derroche a que la conducían sus farsantes mandatarios era proclamar como ya lo habíamos hecho Jefe Supremo de la Nación al señor don Nicolás de Piérola, manifestó que no podía secundar el movimiento verificado y que lo único que anhelaba era se le permitiese ir a tierra, pues en ningún caso haría armas contra mi persona y la del teniente Carrasco; en vista de lo cual le concedí una embarcación del buque para que hiciera lo que creyera conveniente; habiéndole garantizado la vida, armándole con un revólver durante los pocos momentos que estuvo a bordo. Al teniente segundo don Melitón Rodríguez se le permitió regresar al *Talismán* en la embarcación en que había venido, después de manifestar que tenía papeles de suma importancia en el buque a que pertenecía.

Había omitido consignar en este embarque que el señor capitán de fragata don Fermín Hernández se nos reunió en el puerto de Pisagua y hasta la fecha ha coadyuvado con sus servicios al enaltecimiento de los fines de la causa regeneradora.

Sin embargo que usted como testigo presencial de los hechos que llevo narrados, conoce la conducta, decisión y disciplina de la oficialidad, tripulación y guarnición de este buque, no pasaré desapercibido poner en el superior conocimiento de usted los esfuerzos que cada uno de ellos ha hecho para llevar a cabo el noble deber que nos hemos impuesto, agregando aún a esta justa recomendación el muy especial comportamiento del cuarto maquinista de este buque don José F. López que ha secundado nuestros esfuerzos con la mayor voluntad y celo en favor de la causa que hemos proclamado.

Lo que me es satisfactorio comunicar a U.S. en cumplimiento de mi deber y para los fines que haya lugar. Dios guarde a U.S. señor Comandante General. *MANUEL MARIA CARRASCO* (firmado)"[17].

Nos hemos adelantado algo a los hechos. Ya volveremos sobre ellos para ofrecer mayores detalles a nuestros lectores. Veamos ahora cómo reaccionó el gobierno ante la noticia que la más poderosa unidad de la Escuadra, el monitor *Huáscar*, se había sublevado en favor de Nicolás de Piérola.

EL GOBIERNO REACCIONA

El Presidente de la República, general Mariano Ignacio Prado, veraneaba en Chorrillos. A través del telégrafo el Comandante General de Marina, capitán de navío Diego de la Haza, le comunicó que el *Huáscar* estaba en manos rebeldes. El Jefe del Estado se dirigió inmediatamente a Lima y luego al Callao acompañado de los ministros de Relaciones Exteriores y de Gobierno. Luego regresó a palacio donde, antes de la medianoche, presidió un Consejo de Ministros extraordinario que se prolongó hasta las 4 de la madrugada. Obviamente se apreció la situación y se trató de obtener la mayor cantidad de datos sobre las posibles ramificaciones de la conjura[18].

Al día siguiente, el 7 de mayo de 1877, se volvió a reunir el Gabinete y se acordó "enviar a Arequipa una división del Ejército a las órdenes del señor general Ministro de Guerra, don Pedro Bustamante, a fin de que atienda con oportunidad y reprima los movimientos revolucionarios que se intenten en el sur"[19]. El ministro de Relaciones Exteriores, José Antonio García y García, hermano del capitán de navío Aurelio García y García, solicitó que se organizara a la brevedad posible "una división naval compuesta de los buques de guerra: *Independencia, Unión* y *Atahualpa*, a los que se uniría la *Pilcomayo*, después de su regreso de Iquique". El canciller manifestó igualmente "que esta Escuadra después de custodiar hasta Mollendo el transporte que conduzca la división del Ejército, y de dejar en Iquique para custodia de dicho puerto, el monitor *Atahualpa*, debe emprender una activa persecución del *Huáscar* hasta rendirlo. Que recomendaba la acción de estas medidas —decía José Antonio García y García— a pesar de las opiniones expresadas la noche anterior por diversas personas a los miembros del Gabinete, tanto porque a su juicio no eran fundados los temores de que el *Huáscar* pudiera destruir en un combate o apoderarse de toda la Escuadra, cuanto porque lo contrario importaría dejar al *Huáscar* dueño de toda la costa, sin que el gobierno pudiese mandar fuerzas ni los demás elementos necesarios para combatir la revolución que estallase en los departamentos, y en este caso si los buques que quedaban al gobierno no les servían de nada, era mejor suprimirlos y economizar el inmenso gasto que inútilmente hacían, y finalmente, que admitido el mal estado y debilidad de algunos buques que se hallan en el Callao, estaba seguro de que la in-

teligencia y el valor de sus jefes y oficiales suplirían lo que faltaba en las condiciones de aquellos"[20].

Hemos preferido transcribir literalmente el texto del Acta del Consejo de Ministros y de él se desprenden las siguientes conclusiones: 1º La voz cantante en este asunto la llevaba el canciller García y García. 2º Su opinión sobre la capacidad ofensiva del *Huáscar* era equivocada. Este buque, con mucho, era más poderoso que el resto de la Escuadra. 3º Sorprende, por decir lo menos, el tono peyorativo con el cual se refiere a nuestros buques y habla de un "inmenso gasto", más teórico que real, ya que las penurias económicas de la Marina de Guerra eran verdaderamente increíbles. Vistos estos antecedentes, no resulta extraño que el canciller, deseoso de poner en evidencia su energía, recomendara el inopinado decreto autorizando la captura del *Huáscar* que permitió la intervención de buques británicos en un asunto interno y que originaría, a la postre, el combate de Pacocha.

El Presidente Prado, por su parte, llamó a Palacio de Gobierno para que emitieran opinión sobre el problema planteado por el *Huáscar*, a los capitanes de navío Grau, García y García, More, Portal, Miró Quesada y Lara. El Mandatario quería conocer "en todos sus detalles el estado de los buques disponibles y las probabilidades de éxito en una expedición de la naturaleza de la que se proponía"[21].

Los oficiales mencionados aprobaron la decisión de reprimir al *Huáscar* acordándose fletar un vapor para transportar a la tropa al mismo tiempo que remolcaba al monitor *Atahualpa*. Se convino también que la división naval estuviera compuesta por la fragata *Independencia*, la corbeta *Unión* y el monitor *Atahualpa*. Esta fuerza fue puesta bajo el mando del capitán de navío Juan Guillermo More "como jefe más caracterizado"[22]. Como Mayor de Ordenes fue designado el capitán de corbeta Gregorio Pérez. Los tenientes Pedro Rodríguez Salazar y Carlos de los Heros solicitaron al gobierno un puesto en la expedición[23].

Veamos el elemento humano que la integraba:

Fragata *Independencia*: comandante capitán de navío Juan Guillermo More; segundo, capitán de corbeta Eugenio Raygada; teniente primero Federico Rincón, teniente primero Arísti-

des Collazos, teniente segundo José Barloque, teniente segundo Melchor Ulloa, teniente segundo Eduardo Hidalgo, alférez de fragata Alfredo de la Haza, cirujano Mariano Martínez y contador oficial primero del Cuerpo Político Ezequiel Fernandini.

Corbeta *Unión*: comandante capitán de navío Nicolás F. Portal; segundo, teniente primero Emilio Benavides; teniente segundo Eduardo Raygada, teniente segundo Bernardo Smith, alférez de fragata Octavio Cavero, alférez de fragata José M. Lastres, alférez de fragata Eulogio Saldías y alférez de fragata Decio Oyague; contador oficial segundo del Cuerpo Político Wenceslao Alvarado.

Monitor *Atahualpa*: comandante capitán de fragata Gregorio Miró Quesada; segundo, capitán de corbeta Froylán Morales; teniente segundo Manuel Becerra, teniente segundo Arnaldo Larrea, teniente segundo Carlos Corpancho, teniente segundo Belisario Cruzat; contador oficial segundo del Cuerpo Político Manuel F. Rujel y cirujano José Ignacio León[24].

En apariencia, esta fuerza, por el número de buques, estaba en condiciones de enfrentarse al *Huáscar*, batirlo y, llegado el caso, hundirlo. Pero la verdad era otra, porque las calderas del *Atahualpa* estaban en pésimas condiciones y, además, sólo era una estructura de fierro sin capacidad marinera, tanto que tuvo que ser remolcado por el transporte *Limeña;* y en cuanto a la *Unión* y la *Pilcomayo* —que también sería de la partida— su artillería no era adecuada. Sabemos, igualmente, que eran buques de madera. Por otra parte, la *Independencia*, en el mejor de los casos, sólo tenía un andar de 5 nudos por hora, debido al deplorable estado de sus calderas.

Las instrucciones de More decían a la letra:

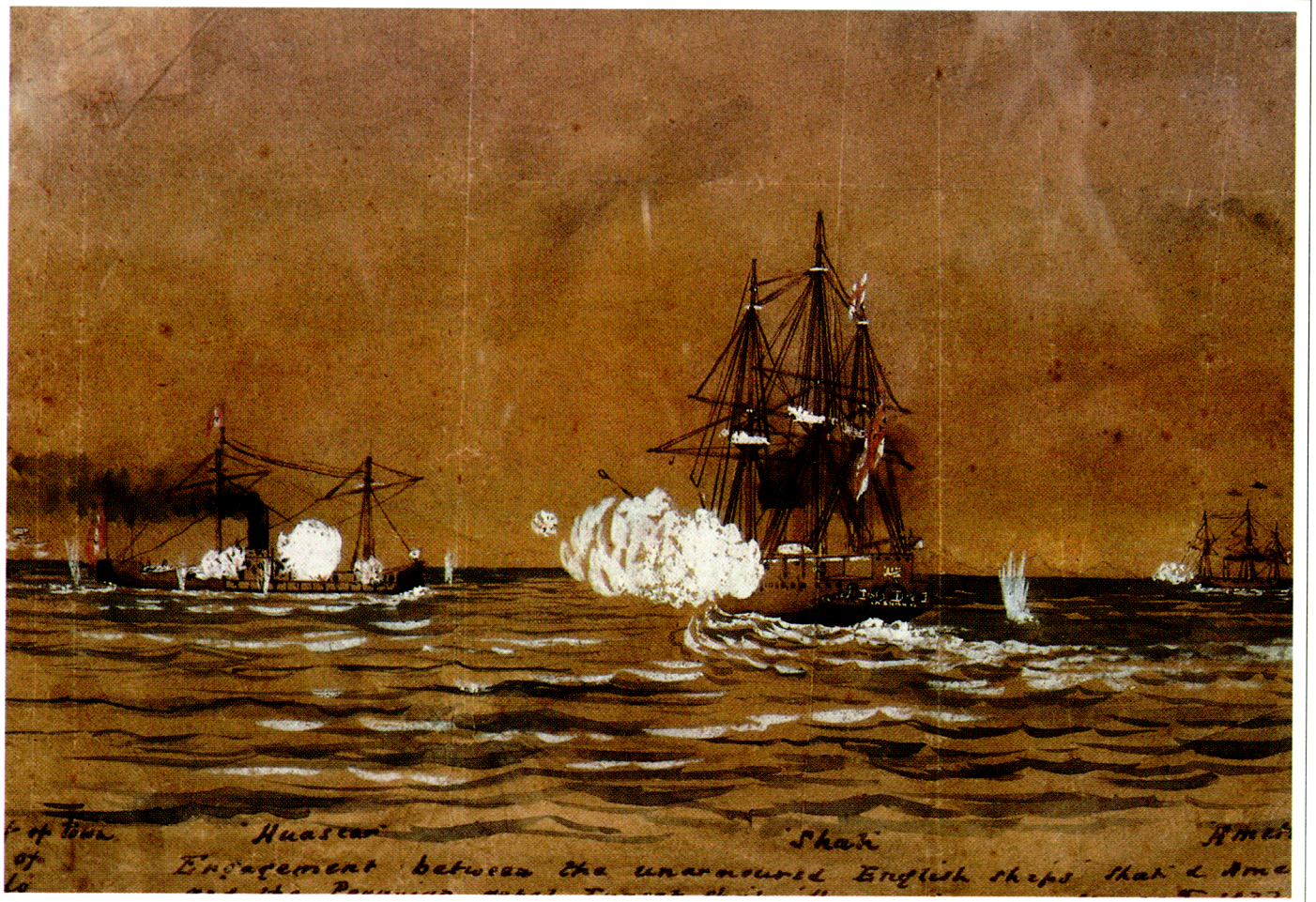
"1º En la navegación del Callao a Mollendo tendrá la mayor vigilancia observando la costa cuanto sea posible.

2º Una vez que la división desembarque en Mollendo, zarpará de ese puerto con dirección a Iquique recorriendo la costa con mucho esmero y cuidado, y si en el tránsito se encontrase con el *Huáscar*, adoptando las precauciones necesarias procurará tomarlo a todo trance.

3º Si al llegar a Iquique no hubiese novedad alguna, dispondrá que el monitor *Atahualpa* fondeé en dicho puerto, ordenando también que se quite del litoral todo el carbón que hu-

Don NICOLAS DE PIEROLA.
El rebelde constante, el hombre
sobre el cual se depositaban la fe,
la esperanza y los anhelos patrióticos
de miles de peruanos.




Huascar
Shah
Engagement between the unarmoured English ships Shah & Amet

Acuarela de origen inglés
que se conserva en el Museo Naval del Perú.
Muestra el combate entre el monitor *Huáscar* y
dos unidades británicas en las alturas de Pacocha.

biese de particulares, colocándolo de tal modo que sea muy difícil su adquisición.

4º Después de arreglado lo prevenido en el artículo anterior, zarpará de Iquique con la *Independencia* y la *Unión*, recorrerá todos los puertos, caletas y guaneras hasta Pabellón de Pica, observando las mismas prevenciones que se le hacen en estas instrucciones respecto al *Huáscar*.

5º Dos son los puntos principales que debe cumplir el comandante More en la comisión que va a desempeñar:

1) Procurará tomar al *Huáscar* a todo trance batiéndolo o haciéndolo consumir el carbón que pudiera tener a bordo a fin de quitarle la fuerza de que pueda hacer uso; y 2) Dictar las medidas convenientes para poner a salvo todo el carbón que haya en los puertos y caletas desde Pisagua hasta Pabellón de Pica.

6º Por último, el gobierno confía en que el comandante More llenará completamente la comisión que se le encomienda, procediendo con celo, prudencia y verdadera abnegación.

Adición:

Lo prevenido en el artículo 4º se entenderá de este modo: que si no hay inconveniente zarpará de Iquique sólo la *Unión*, para recorrer todos los puertos, caletas y guaneras que se encuentran entre dicho puerto de Iquique y Huanillos, quedando el monitor *Atahualpa* y la *Independencia* para custodiar a aquél.

En conclusión, se autoriza al comandante More para proceder según convenga. *PEDRO BUSTAMANTE* (firmado)"[24a].

Al día siguiente, 12 de mayo. More recibió este otro oficio:

"Lima, 12 de mayo de 1877. Señor capitán de navío don Juan G. More, comandante de la fragata *Independencia* y jefe de la Escuadra de Operaciones.

En nota de esta fecha, digo al señor general Ministro de Guerra y Marina en comisión, lo que sigue:

El capitán de navío don Nicolás Portal de la corbeta *Unión*, ha dado cuenta verbal a S.E. el Presidente de la República de la comisión que US. le ha confiado. En vista de la dificultad que ofrece el remolque del *Atahualpa*, dispone S.E. que si des-

pués de los esfuerzos que se hagan el día de mañana para sistemar la navegación del monitor, encontrase los mismos inconvenientes experimentados hasta aquí, dispondrá US. que el *Atahualpa* regrese al Callao remolcado por el *Jirafa* o algún otro vapor que mandará al efecto; y que el resto de la división continue su marcha directamente a Islay y Mollendo reforzada por la *Pilcomayo* que zarpa a disposición del jefe de la Escuadra.

Si emprendida la marcha con el monitor se presentasen más tarde nuevos inconvenientes para la continuación de aquella, se dejará al *Atahualpa* en el puerto más próximo, acompañado por el *Jirafa*, y los demás buques continuarán su marcha. (El *Jirafa*, era un pequeño transporte nacional).

Luego que el *Limeña* desembarque la división de Ejército, regresará al Callao, salvo el caso de que tenga que pasar a Iquique con el *Atahualpa*.

Lo que transcribo a US. para su debido cumplimiento en la parte que le respecta.

Debo prevenir a US. que modificadas como quedan las anteriores instrucciones, por resultado del cambio que sufre la Escuadra en sus buques, ordena S.E. que luego que la división haya sido puesta en tierra, emprenda US. o los buques de su mando una activa persecución sobre el monitor *Huáscar* hasta apresar o destruir en combate dicho buque.

Dios guarde a US. Rúbrica del Presidente de la República y del Ministro. *JUAN BUENDIA*"[24b].

La salida de la Escuadra se había proyectado para el día 8 de mayo, a más tardar. Sin embargo, no se pudo cumplir con dicho objetivo. El ministro de Guerra y Marina, general Pedro Bustamante, iba y venía entre la capital y el Callao activando los preparativos. Visitaba los buques, indagaba sobre sus condiciones, se le explicaban —una y otra vez— cuestiones y problemas técnicos y después, cruzado de brazos ante la implacable realidad, como no tenía objeto seguir en el Callao, se retiraba cada vez más contrariado.

El gobierno ordenó al Ministerio de Hacienda que pusiese a disposición de la Caja Fiscal del primer puerto el dinero necesario para solicitar —¡recién!— el enganche de tripulantes, a razón de 17 soles por persona. El 9 de mayo aún se continuaba trabajando en las reparaciones del monitor *Atahualpa*. Los diarios limeños comentaban: "En su máquina se hace un cui-

dadoso recorrido, hasta dejarla en el mejor y más perfecto estado". Se consideraba —con exceso de imaginación o ignorancia— que sería el buque "que tendría que ofrecerle más temores (al *Huáscar*) en caso de un encuentro". Después, ya con más realismo, se habló que los arreglos en las máquinas del *Atahualpa* eran de carácter provisional.

El lector podrá percibir que no hacen falta mayores comentarios para tener una idea del caos que reinaba en ese momento en nuestra Marina de Guerra. Caos y, sobre todo, carencias de todo tipo. Faltaban tripulantes, repuestos, víveres, vestuario, armamento, etc. La emergencia generada por el *Huáscar* había puesto al descubierto, en toda su dramática crudeza, la debilidad de nuestra Escuadra.

Más de un año y medio después del episodio que narramos, las cosas no mejoraban. En una nota del ministro plenipotenciario de Gran Bretaña en Lima, Spencer St. John al marqués de Salisbury. Secretario de Estado para Relaciones Exteriores, fechada el 25 de noviembre de 1878, anunciaba que la *Independencia* había recibido ya sus calderas nuevas. Respecto a las otras unidades opinaba "que tanto por mala administración como por falta de fondos para la adquisición del carbón, pocos de estos buques pueden ser enviados de inmediato a la mar en caso de emergencia... y sus tripulaciones, en general, son muy deficientes tanto en calidad como en cantidad. Sin embargo —continuaba el diplomático— *los oficiales de Marina aparecen como los más respetables y eficientes de todo los empleados de la República y se les considera ampliamente competentes*"[25]. Una vez más se ponía en relieve la gran paradoja: la Marina de Guerra del Perú, en ese momento, tenía una oficialidad brillantísima, pero carecía de buques poderosos y modernos y, sobre todo, de tripulaciones idóneas. Por último, su presupuesto era ínfimo.

Luego de esta digresión volvamos a nuestro tema. En la sesión del Consejo de Ministros del 11 de mayo de 1877 —cinco días después de la rebelión del *Huáscar*— el Jefe del Estado informaba "sobre las graves dificultades con que había tropezado la acción del gobierno en los momentos de despachar la expedición contra el sublevado *Huáscar* a consecuencia de las medidas hostiles del jefe de la Escuadra británica en el Pacífico, a fin de impedir que los súbditos ingleses empleados en el vapor *Limeña*, fletado como transporte y remolcador, presta-

sen sus servicios en el viaje que la *Limeña* tenía que emprender con la Escuadra peruana"[26]. En efecto, el contralmirante A.F.R. de Horsey, comandante en jefe de la Fuerza Naval de Su Majestad británica en el océano Pacífico, había cursado la siguiente carta:

"*Shah*, al ancla en el Callao, 11 de mayo de 1877

Al capitán de la nave británica de la Pacific Steam Navigation Company *Limeña*.

Señor: los oficiales enviados esta mañana a bordo del vapor de la P.S.N.C. *Limeña* me informan que usted está embarcando una fuerza armada peruana para conducirla a un puerto del sur, y siendo razonable pensar que esta fuerza va a ser empleada contra el partido revolucionario que actualmente tiene la posesión del acorazado *Huáscar*, debo informar a usted que el transporte de tal fuerza armada bajo tales circunstancias constituirá, en mi opinión, 'tomar parte en el servicio militar o naval de un Estado extranjero', y como tal será contrario al espíritu o a la letra de la Ley de Enrolamiento Extranjero de 1870, en desavenencia con el deber de un buque de una nación neutral y, especialmente, un empleo objetable de los buques de un servicio británico de correo que deberían dedicarse a sus tareas legales y pacíficas sin interferir en los asuntos políticos o militares de una nación extranjera.

Deberá usted, por lo tanto, entender claramente, que en el caso que se cometa un acto hostil por el Partido Revolucionario contra su buque mientras esté ocupado en el servicio militar o naval peruano, no se podrá exigir ninguna indemnización por la pérdida de su buque o por cualquier daño que le pueda ocurrir a él o a las vidas o propiedad de su tripulación.

En el caso de requerir el gobierno peruano medios de transporte, no habría en mi opinión, ninguna objeción para la inmediata venta del buque que usted comanda a ese gobierno, en cuyo caso navegaría bajo bandera peruana y no habría ninguna razón para mí interferencia.

Deberá usted reunir a la tripulación de su buque en cubierta y el oficial que porte esta carta la leerá ante ellos.

Soy de usted,

R. DE HORSEY

Contralmirante y Comandante en Jefe"[27].

Paralelamente de Horsey enviaba otra misiva al Secretario del Almirantazgo, en Londres, con el propósito no sólo de informar, sino también de cohonestar sus procedimientos; el texto decía:

"*Shah*, al ancla en el Callao, 11 de mayo de 1877

Señor

1. Habiendo observado esta mañana que el vapor de la Pacific Steam Navigation Company *Limeña* estaba embarcando tropas peruanas, envié a un oficial para que hiciese las averiguaciones del caso y entonces tuve conocimiento que esta nave había sido tomada por el gobierno peruano para conducir mil hombres y para remolcar al monitor *Atahualpa* acompañado por los buques de guerra peruanos *Independencia* y *Unión*.

2. Al obtener la anterior información dirigí una carta, copia de la cual anexo, al capitán del *Limeña*, y dí instrucciones al oficial de guardia para que hiciese formar a los oficiales y tripulantes en cubierta y procediese a leerles la carta, luego entregar esta carta al capitán de la nave.

3. Esta tarde cuando salía la Escuadra, detuve al *Limeña* por un corto tiempo para asegurarme si la tripulación comprendía debidamente el tenor de mi carta de esta mañana y si estaban o no actuando bajo compulsión al proceder al servicio que he referido. Quedando satisfecho sobre este punto y habiéndoseme asegurado que la nave iba a ser transferida al gobierno peruano y que su tripulación inglesa iba a ser licenciada al llegar a Iquique, no tuve mayor objeción en que el buque siguiese en su viaje.

El señor Noel West, el gerente de la Pacific Steam Navigation Company en el Pacífico, me informa que aunque el *Limeña* en realidad no va a ser transferida a la bandera peruana en Iquique el precio de la nave ya ha sido abonado y se han tomado medidas para darle pasaje gratis a los miembros de su tripulación para el Callao, y que se les ha concedido doble paga hasta que la transferencia tenga lugar.

5. He tenido dudas en mi mente acerca si debería o no dejar que el *Limeña* prosiga con su viaje. Como principio general, mi impresión es que un buque mercante británico, al

transportar tropas y acompañar a una Escuadra enviada para atacar a un acorazado rebelde se esta apartando de la estricta neutralidad y de las restricciones a sus asuntos comerciales que son los que ella debe observar, y que este principio se aplica, tal vez con mayor razón, a los estados hispanoamericanos donde las revoluciones son tan frecuentes, y donde los rebeldes de hoy pueden ser el gobierno de mañana.

6. El anterior principio me parece ser el más justo y correcto, y no hubiese tenido dudas en detener al *Limeña* de llevar a cabo el servicio de que se trata a no ser por las siguientes consideraciones:

1º No he podido encontrar ninguna autorización que me permita impedir que un buque británico transporte tropas de un gobierno extranjero para repeler una revolución. La Ley de Enrolamiento Extranjero parece referirse en todo al empleo 'en el servicio militar o naval de cualquier estado extranjero en guerra con un estado amigo', lo cual no es aplicable al presente caso. La Ley de Enrolamiento Extranjero, además, sólo se extiende a los dominios de Su Majestad.

2º La Pacific Steam Navigation Company tiene un contrato con el gobierno peruano para transportar sus tropas y lo ha estado haciendo durante mucho tiempo en varias ocasiones. Su interrupción repentina, por lo tanto, hubiese constituído no sólo una violación del contrato por parte de la Compañía, sino que hubiese sido considerado como un acto inamistoso de parte mía hacia el gobierno peruano en un momento de necesidad.

7. Me será muy grato, por lo tanto, conocer si bajo las circunstancias Sus Excelencias aprueban la conducta adoptada por mí, y recibir vuestras instrucciones para el futuro, puesto que es muy posible que similares casos vuelvan a ocurrir.

Tengo el honor, etc. etc.

A.R. DE HORSEY

Contralmirante y Comandante en Jefe"[28].

El gobierno peruano, ante tantos contratiempos, había decidido comprar en 100,000 mil soles de plata el transporte *Limeña*, buque pequeño, veloz y de muy buenas condiciones ma-

rineras. El 12 de mayo se dictó un decreto aprobando el contrato celebrado entre el doctor José Antonio García y García, ministro de Relaciones Exteriores, en virtud de autorización especial del Consejo de Ministros, y el señor Noel West, Agente General de la Compañía de Navegación por Vapor en el Pacífico, "para la adquisición por parte del gobierno del vapor de dicha Compañía nombrado *Limeña*, conforme a las cláusulas y condiciones que en ella especifica"[29].

Por fin, ese mismo día 11, en que el gobierno hizo la promesa de compra del *Limeña*, perfeccionada el 12 a las 5.40 p.m., la División Naval y el transporte recién adquirido levaban anclas en el Callao. La *Unión*, de buen andar, encabezaba el convoy, seguido por el también rápido *Limeña*, repleto de soldados (1,375 hombres), que además remolcaba al *Atahualpa*. Cerraba la marcha la *Independencia*[30].

Con la Escuadra iba el titular de Guerra y Marina, general Pedro Bustamante. El día 12, de acuerdo a las normas legales vigentes, el Presidente de la República nombró ministro interino de Guerra y Marina al general de división e Inspector General de la Guardia Nacional Juan Buendía, "mientras el señor general don Pedro Bustamante desempeña la comisión de Jefe de las fuerzas expedicionarias que han marchado al sur"[31].

Nuevas dificultades hicieron que se detuviese la Escuadra en el cabezo de la isla San Lorenzo a las 11 de la noche, con mar gruesa, a causa de haberse cortado el remolque. Cuatro horas más tarde, superado el percance, reemprendieron la marcha. A las 8.00 a.m. volvió a presentarse el mismo problema. Esta vez el trabajo demoró dos horas, gracias a que se realizaba de día. Se ordenó al *Limeña* que no apurase su andar, que navegase sólo a tres o cuatro millas por hora. Los buques frente al Callao, llamaron la atención de las autoridades. Para averiguar las causas de su inmovilidad fue despachado el vapor *Guayaquil*; a su capitán le dijeron que todo estaba bajo control. Ignoraban los expedicionarios que horas más tarde igual contrariedad los detendría por varias horas más. Leamos la extensa carta —sin firma, pero escrita sin lugar a dudas por uno de los protagonistas— que narra con minuciosidad de detalles lo que sucedió a la fuerza naval hasta su arribo a Mollendo.

"A las 4 p.m. del 12 faltó por tercera vez el maldito remolque cuando habíamos doblado completamente la isla de San

Lorenzo, y cuando nos hallábamos en la peor mar; se hicieron inauditos esfuerzos para enmendar la falta, pero todo el trabajo fue inútil, faltaban marineros a bordo del *Limeña*, se trajeron de los buques de guerra, mas los afanes de aquellos se estrellaban contra el poderoso elemento sobre el que estábamos; llegó la oscuridad sin que se hubiese podido reponer el remolque y con la oscuridad, la imposibilidad de hacerlo sin inminente riesgo y desastres quizás de incalculable consideración. Sin embargo, se trabajó toda la noche lográndose sólo a las 5 de la mañana del domingo amarrar al monitor el nuevo remolque: resultado preciso de este contratiempo fue que durante la noche las corrientes nos arrastrasen al norte habiendo, según mis cálculos, retrocedido hasta cerca de Ancón. Así, pues, por tales fallas del remolque hemos estado dos días sin pasar de San Lorenzo y de consiguiente, sólo podemos contar nuestra salida del Callao desde el 13 a las 6 p.m.

Desde esa hora navegamos muy bien hasta el lunes 16, este día y cuando nos hallábamos frente a San Gallán (4 p.m.) reventó por cuarta vez el remolque: aquí fueron los mayores apuros, estábamos sobre una mar fuertísima y con la noche cerca, el capitán del *Limeña* y sus oficiales hacían prodigios por reponer el remolque, pero todos estos esfuerzos de desesperado valor se estrellaron contra el poder del mar, pues era imposible pasar el remolque al monitor; veinte veces se acercó al *Atahualpa* el bote conductor del remolque y otras tantas era separado por las olas sin conseguir su intento: el capitán del *Limeña* se abstenía de acercarse al monitor y por el contrario procuraba situarse lo más distante posible, razón por lo que era más difícil la operación, pues en una mar tan gruesa se hacía dificilísima la conducción de uno de los cabos del remolque por un pequeño bote. El capitán inglés tenía miedo, y con justicia, de que una fuerte marea lo estrellase contra el monitor y que el *Limeña* pudiese tener la misma suerte del *Reyes* precisamente con el mismo *Atahualpa*, exponiendo a un capricho de las olas la existencia de más de mil personas, la del buque y el éxito de la expedición: entre tanto el monitor era arrastrado por la corriente y estaba en el inminente riesgo de ser estrellado contra las rocas de San Gallán, y de consiguiente perdido: el comandante Pérez, Mayor de Ordenes de la Escuadra, se trasbordó al *Limeña* con el objeto de dirigir los trabajos pero todos los esfuerzos que hizo se estrellaron con-

tra la impasible decisión del capitán de no querer acercarse demasiado al monitor y de hacer movimientos que impedían llevar a buen término los trabajos. Entre tanto llegó la noche, con ella la oscuridad más completa y de consiguiente la mayor dificultad en los trabajos: el *Atahualpa* perdía terreno, las corrientes lo arrastraban hacia San Gallán y su pérdida era inminente. En tan angustioso caso fue necesario tomar una resolución y salvar de todos modos un buque del cual depende en gran parte el éxito de esta campaña; así pues se ordenó al comandante de la corbeta *Unión* que sin excusa alguna diese remolque al monitor.

Esta vez ha dado el comandante Portal una nueva prueba de su pericia como marino arrostrándolo todo y exponiéndose a un terrible fracaso, se acercó al monitor, largándole según se asegura, desde el borde de su buque la guía que conducía la boza para remolcar el tantas veces mentado monitor pasando de largo, operación que ha podido costar caro a la *Unión* pero que en tales circunstancias era indispensable verificar.

Por fin se logró el objeto y a las 12 de la noche pudimos continuar la marcha; fue necesario disminuir el andar para no exponernos a nuevos contratiempos y sobre todo por cuanto que la *Unión* no podía remolcar al *Atahualpa* con la misma fuerza que el *Limeña*; hacíamos sólo dos millas por hora; con tan lento andar no podíamos llegar a nuestro destino antes de ocho días y en tal caso se nos venía encima un enemigo más terrible.

Escaseaban a bordo los víveres y lo que es peor aún, el agua; fue necesario disminuir la ración de agua a la caballada y aún así llegamos a este puerto (Mollendo) con la última gota que había a bordo.

Al fin, cansado el Comandante General de tanto contratiempo, originado por la conducción de esa mole del *Atahualpa*, de ese castillo flotante, inútil en la mar, y mucho más hoy por falta de su máquina, resolvió que la Escuadra continuara su marcha lenta conduciendo ese buque mientras nosotros en el *Limeña* seguíamos a Mollendo, punto de reunión general. Así fue, que el miércoles 16 a las 3 p.m. y a la altura de Nazca nos separamos de la Escuadra. Desde ese momento se le dio al magnífico vapor *Limeña* todo su andar arribando a este puerto a las 6 p.m. del día 17.

Desde las primeras horas de ese día nos cayó en el mar un furioso aguacero, al extremo que la cubierta del buque pare-

cía un río; estaba intransitable. En el momento de nuestra llegada se procedió al desembarque de la división, el cual fue necesario ejecutar con calma tanto por las condiciones de este infernal puerto como por los malos elementos de que se disponen en él. Esta operación duró toda la noche y sólo a las 6 de la mañana de hoy ha podido desembarcar el señor Comandante General y su Estado Mayor, después de haber mandado a tierra el último hombre y el último cajón de municiones.

Acto continuo se procedió al arreglo de la tropa para su movilidad por el tren. Fueron acomodados los dos cuerpos de infantería en un convoy que debía salir a las 7 a.m., pero estaba escrito que habían de sobrevenir nuevos contratiempos.

Como las lluvias que han habido en estos días han sido furiosas, al extremo que la estación del ferrocarril de este puerto (Mollendo) ha sido un verdadero río, parece, como es natural, que todo el terreno se haya aflojado y con el peso del convoy, perdiese su nivel. Esta probablemente ha sido la causa para que en el momento que salía el primer convoy de tropa, el último carro donde iban dos compañías del Zepita se inclinase de un lado hasta haberse volcado completamente. Juzgue usted la confusión y la alarma que esto produciría; pues nadie podía creer que un carro cargado con más de cien hombres y volcado en el momento de caminar el convoy, dejase de producir serias desgracias. Sin embargo así ha sucedido. Restablecida la calma y desalojado el carro de ese hacinamiento de hombres armados, unos sobre otros, sólo resultó uno con una ligerísima contusión en la cabeza"[32].

Debemos agregar que la División Naval fue reforzada con la cañonera *Pilcomayo* que llegó al Callao el día 12 de mayo, reabasteció sus carboneras y de inmediato se unió al esfuerzo común de ir en busca del *Huáscar*[33].

CON EL REBELDE Y CONTRA EL

Tomado el *Huáscar* se hizo llegar a las redacciones de los diarios limeños un extenso documento, dirigido a la nación, con el propósito de exponer detalladamente el móvil o causa del alzamiento. Lo firmaban Bernabé Carrasco, Manuel María Carrasco, Manuel Valderrama, Juan Duffó, Manuel Fernández Dávila, Manuel La Puente y, entre otros, Aquilino Duffó.



JUAN DUFFO
Junto a los hermanos Carrasco
fue artífice de la captura del *Huáscar* para
ponerlo al servicio de la rebelión acaudillada por
don Nicolás de Piérola.

Como es natural los rebeldes exaltaban a su caudillo, Nicolás de Piérola, y criticaban duramente al gobierno. Vale la pena conocer algunos párrafos del manifiesto:

"Seis meses de una legislatura, que, consecuente con su origen, no ha sido más que el ciego instrumento de un partido nefasto (el Civil), y que sin ocuparse de otra cosa sino de los intereses de ese partido, ha mirado con el más culpable desdén y dejado sin resolver casi todas las gravísimas cuestiones de interés público, que eran de su especial atribución, hasta el punto de no haber siquiera resuelto, ni sobre el grave asunto de la transacción de Londres, ni sobre las cuestiones de Banco, ni sobre la ilegalidad del contrato sobre el guano, abiertamente infractorio de la ley que lo autorizó; contrato en el cual, contra toda ley, contra todo derecho, el mismo hombre que hoy rige los destinos patrios (Prado), estipuló en provecho de los favoritos interesados en tan perjudicial convenio, una consignación perpetua".

Era un ataque a fondo, expresado de manera directa, sin rodeos, en que los cargos se acumulaban por gastos dispendiosos, por contratos mal hechos, por nombramientos inadecuados de funcionarios. Todo esto reflejaba el caos por el que atravesaba el país. Sigamos leyendo:

"Seis meses de una legislatura que (continuaba el documento) costando a nuestro empobrecido Tesoro 500,000 mil soles empleados en su mayor parte en dietas, centenares de veces cobradas indebidamente, se han llevado también el último resto de prestigio que quedaba a nuestros Congresos. Y en lógica consecuencia ocho meses de un gobierno ignorante y heterogéneo, que marchando al acaso sin criterio propio, sin estudio y sin consejo, conduce al país al término de su ruina".

No estaban equivocados en lo que expresaban los facciosos. Así llegaría la nación a la guerra con Chile, en el peor momento de su historia, con las arcas fiscales vacías, con el Ejército y la Marina totalmente descuidados. En otro párrafo decía el manifiesto:

"Ocho meses de un gobierno, dominado unas veces por las aspiraciones de su antecesor, otras por una camarilla, compuesta de personalidades sin valor político, sin capacidad intelectual, sin virtudes morales, sin prestigio y sin aptitud para tratar sobre los intereses del Estado, y que todo lo hace ceder en pro de sus intereses personales; de una camarilla, cuyas

más palpables manifestaciones son: un contrato de irrigación por el cual sin asegurar siquiera su buen cumplimiento, y sin reservar garantía de ningún género respecto a las sumas que por él debe erogar el Estado, han de sacarse de las exhaustas arcas del Tesoro Público 2'400,000 soles, y esto cuando agotados, como están los recursos fiscales, por falta de ellos no cumple la nación con sus compromisos de honor, ni en el interior, ni en el exterior, hasta el extremo de verse arrastrada ante los tribunales de justicia en el extranjero, cuando por falta de esos recursos están insolutos de sus haberes por multiplicados meses los empleados de toda la República, quienes tienen para no morirse de hambre que pasar por las horcas caudinas de la usura o del agio, cuando por falta de esos recursos padecen hambre y miseria los huérfanos y las viudas de centenares de hombres, que consagraron los mejores días de su vida al servicio de la patria"..

Como vemos, la proclama era impactante, estaba dirigida a todas las clases sociales y abordaba un tema cruelmente palpitante: el de los servidores de la administración pública impagos por falta de recursos del Estado. Se criticaba también otro error fatal al momento de la guerra con Chile: el abandono de nuestras legaciones diplomáticas, inexistentes en muchos puntos claves o deficientemente atendidas.

"El nombramiento de comisiones especiales, delegados y adjuntos fiscales, recaído en personas sin más títulos, para el desempeño de tan elevados cargos, que los que puedan dar el favoritismo... La supresión completa de la representación nacional en el extranjero, bajo pretexto de realizar economías mezquinas —decían los pierolistas— mientras que, al mismo tiempo, se gastan y derrochan los escasos dineros de la nación, se crean innecesarias comisiones rentadas, y se asignan sueldos arbitrarios y fabulosos... Un decreto sobre deuda interna, en el que violando los más estrictos principios de equidad y de justicia se desconocen además obligaciones contraídas... Decreto, en fin, con el cual con sutileza y subterfugios de mala ley e indignos de un gobierno, no contentos con haber arruinado el crédito externo, se abate y se desprestigia el crédito interno, sin comprender que es el crédito público, la fuente perenne pero delicada que tienen las naciones cuando se sabe emplearlo, y respetarlo en sus legítimas exigencias... Un contrato para obras públicas de problemático cumplimiento...

cuyo más positivo e inmediato resultado ha venido ya a ser la emisión de un millón más de papel moneda, hecha por una compañía sin crédito y bajo garantías ficticias... negándose a escuchar los fundados reclamos del alto comercio nacional y extranjero, y aceptando ese papel en las oficinas fiscales: contrato y emisión que no son sino una artificiosa combinación por la que si se llegase a buen término, el contratista llenaría sus cajas con los más positivos tesoros de la nación".

Finalizaba el manifiesto con estas palabras cargadas de ardor político y, por qué no también, de emoción patriótica:

"Ante ese pasado, ante ese presente, que hemos trazado a grandes rasgos, pero con los colores de la verdad, ¿es posible pensar hoy, que el ilustre caudillo que primero en Moquegua y después en Torata, levantó decidido la bandera revolucionaria, no obraba impulsado por el más puro patriotismo, con conocimiento profundo de los hombres que estaban en el poder, y con el vivo deseo de evitar a la patria males que era más acertado y posible impedir que remediar?... ¿Es posible permanecer por más tiempo indiferente, sin hacernos todos cómplices de la ruina a que se nos empuja precipitadamente? La hora suprema en que las naciones jóvenes deciden para siempre y fijan su porvenir ha llegado para el Perú. Es indispensable, es urgente empuñar las armas sin esperar un minuto más, sino queremos ver hundirse a nuestra patria en el precipicio abierto ante ella"[34]. El documento estaba suscrito en el Callao.

Obviamente no sólo el gobierno, sino también los voceros del Partido Civil, jefaturado por Manuel Pardo, reaccionaron violentamente contra la nueva tentativa revolucionaria del *Califa. El Nacional*, comentando el suceso editorializaba en estos términos: "*La Escuadra Regeneradora*. Tal es el título con que se han engalanado los organizadores de la expedición pirática del *Huáscar*. Tal es la bandera que han levantado los rebeldes de esa nave, para buscar prosélitos a una revolución cuyas proclamas se han perdido en el vacío. Don Nicolás de Piérola y su círculo íntimo son los que procuraron deliberadamente sumir al país en la miseria en que hoy se ve... El caudillo de la revolución actual y algunos de los secuaces que hoy siguen con más empeño su suerte, son los que se enriquecieron y enriquecieron a los suyos, arrebatando el pan que debía la nación al indefinido, a la viuda y a todos los empleados públicos"[35].

El Comercio, que también apoyaba al civilismo, decía a su vez: "Cualquiera que sea el rumbo que el *Huáscar* lleva, siempre verá que la bandera que en él flamea es la bandera del desconcierto... El país, mal que pese a los reaccionarios, ha ganado notablemente, en los últimos cuatro años, en el conocimiento de sus derechos y en las prácticas de la libertad... ¿Qué principios invoca el caudillo del *Huáscar*, o siquiera que crímenes desea castigar con la destitución de un gobierno que aún no cuenta un año de vida constitucional? La revolución carece hoy hasta de pretexto; algo más: es un crimen nacido de la pérfida condescendencia de algunos ilusos que han volteado la espalda a las gloriosas tradiciones de nuestra Marina... Unos pocos oficiales sin prestigio, abusando de la ausencia de sus jefes, han dado, con la traidora sublevación de aquella nave, un escándalo más"[36].

No menos dura era esta nota del decano de la prensa nacional: "La captura del *Huáscar* significa casi el dominio de las costas, pues ese buque resistirá vigorosamente y tal vez hundiendo, antes de sucumbir, si sucumbe, una buena parte de nuestra Escuadra. La defensa exterior sacrificada: los millones que ella cuesta en inminente riesgo: la paz pública comprometida: he allí la obra de los revolucionarios. ¡Y en qué momentos!. El país gime hoy bajo el rigor de supremos dolores: su miseria, sus calamidades, sus contratiempos de todo género van a tener una recrudescencia formidable, si el golpe audaz de los facciosos encuentra eco en la República. ¿Lo encontrará?. No lo creemos... Los pueblos del Perú saben que la bandera que hoy enarbola el *Huáscar* es la misma que enarboló el *Talismán*. Esa bandera viene en jirones: es la derrota de todos los tiempos. Incapaz, por su impopularidad, de luchar en el terreno de las ánforas, donde se legitiman las ambiciones y se bautizan los partidos, sólo asiste a las tristes batallas del rifle, para trastornar el orden, desacreditar nuestras instituciones e impedirnos que reparemos los extravíos que con ella se cometieron cuando flameó en las alturas del poder. Eterna amenaza, no deja al nuevo gobierno que llene su labor de restauración"[37].

El Perú, una vez más, estaba enconadamente dividido. La pasión política alcanzaba sus cotas más altas. Casi todos, sin embargo, coincidían en un punto: la audacia de Piérola y sus leales seguidores en verdad no tenía límites.

UN DECRETO POLEMICO

En la sesión del Consejo de Ministros que tuvo lugar el 8 de mayo de 1877, el ministro de Relaciones Exteriores, José Antonio García y García quien, como ya se ha dicho, era el que tomaba la iniciativa en el asunto de la rebelión del monitor, informó que "careciendo el *Huáscar* de muchos de los elementos necesarios para la navegación en un largo crucero y sobre todo que no llevaba a bordo más que 300 toneladas de carbón, era probable que si le faltaban fondos o si se le negasen esos recursos en nuestro litoral, así como en los de Bolivia y Chile en virtud de los telegramas que al efecto se habían dirigido, procurase tomar lo que necesite empleando la fuerza; que en previsión de esta eventualidad así como de cualquier otro abuso que cometiere contra el comercio o las propiedades extranjeras a la sombra de una bandera que no tenía derecho a llevar, era indispensable declarar la irresponsabilidad del Estado y comunicarla a los gobiernos extranjeros, a cuyo efecto presentaba el proyecto de decreto correspondiente y que por su naturaleza era de resolución del Ministerio de Guerra y Marina"[38].

El decreto, que fue aprobado sin objeciones, era el siguiente:

"Mariano Ignacio Prado, Presidente Constitucional de la República.

Considerando:

Que la deslealtad de unos pocos oficiales de la dotación del monitor *Huáscar*, secundados por otros malos ciudadanos, ha sustraído dicho buque de la obediencia del gobierno nacional;

Decreta:

Art. 1º Abrase el correspondiente juicio a los autores y cómplices de los delitos cometidos en la noche del 6 del corriente a bordo del monitor *Huáscar*.

Art. 2º El gobierno declara no ser de la responsabilidad de la República, los actos que los sublevados consumen, cualquiera que sea su naturaleza.

Art. 3º El gobierno autoriza la aprehensión del *Huáscar*, y ofrece recompensar debidamente a los que, sin pertenecer a la



Dr. JOSE ANTONIO GARCIA Y GARCIA
Ministro de Relaciones Exteriores
al momento en que se produjo la
rebelión del *Huáscar*. Su gestión fue muy
cuestionada. Fue hermano del capitán
de navío Aurelio García y García.

dotación de los buques que componen la Escuadra de Operaciones, lo sometan a la autoridad del gobierno o contribuyan a ello.

El Ministro de Estado en el Despacho de Guerra y Marina, queda encargado del cumplimiento de este decreto.

Dado en la Casa de Gobierno en Lima, a los ocho días del mes de mayo de mil ochocientos setentaisiete. *MARIANO IGNACIO PRADO* y *PEDRO BUSTAMANTE* (firmado)"[39].

El canciller, ese mismo día, cursó una nota al Cuerpo Diplomático acreditado en Lima, redactada en estos términos:

"Ministerio de Relaciones Exteriores. Lima, mayo 8 de 1877

Señor:

Unos pocos oficiales de la Marina de Guerra, han sustraído de la obediencia del gobierno nacional en la noche del 6 del corriente, el monitor *Huáscar* de nuestra Armada, surto a la sazón en la bahía del Callao. Este hecho aunque de ninguna consecuencia para el orden constitucional del país, reviste toda la gravedad que lleva en sí un delito militar de esa magnitud, y entraña la posibilidad de grandes males que el abuso de la fuerza puede causar transitoriamente a la navegación, al comercio y a la propiedad particular en las costas y puertos de la República.

Las medidas adoptadas por el gobierno restituirán muy pronto ese buque a la obediencia de la autoridad nacional. Mientras tanto, ha considerado aquél de su deber precaver de toda responsabilidad al Estado por los actos arbitrarios de los sublevados y facilitar su sometimiento, expidiendo el supremo decreto que tengo el honor de remitir a Vuestra Excelencia en copia auténtica.

Reiterando, etc. *JOSE ANTONIO GARCIA Y GARCIA*, Ministro de Relaciones Exteriores (firmado)"[40].

El decreto tenía dos antecedentes —hasta donde se nos alcanza—en nuestra historia republicana. Durante los días de la anarquía militar el general Francisco Vidal, el 4 de agosto de 1843, había declarado a la corbeta *Yungay* y a todos los buques de guerra nacionales "que se defeccionaren de la obediencia del gobierno, fuera de la protección de las leyes patrias, y desde luego reputados como piratas, podrán los buques de las naciones amigas y neutrales batirlos y apresarlos donde quiera que los encuentren"[41].

Años más tarde, también en horas de discordia civil, el mariscal Ramón Castilla dio el decreto que copiamos a continuación:

"El Libertador Ramón Castilla, Presidente Provisorio de la República, etc.

Considerando:

Que es una de sus más esenciales obligaciones la conservación del régimen legal y su completo restablecimiento en los puntos en que ha sido turbado: que para este importante objeto debe emplear todos los medios que le son permitidos: que la situación actual demanda imperiosamente el cumplimiento del deber que pesa sobre el gobierno de recobrar las propiedades nacionales; muy especialmente cuando han sido arrebatados por los medios más pérfidos y destinados al fomento de la rebelión: que es conveniente adoptar las medidas que contribuyan a ese objeto, prefiriendo aquellas que puedan precaver el derramamiento de sangre y procurar los medios de rehabilitación a los ilusos que cooperaron a la criminal empresa de arrancar del servicio de la República los buques de guerra destinados a la defensa y sostén de sus instituciones; y que el gobierno se halla autorizado por la convención nacional para ampliar la cantidad de 500,000 pesos en la consecución de buques de guerra a fin de destinarlos a la conservación del orden constitucional.

Decreta:

Art. 1º Los jefes, oficiales y demás empleados de la Armada nacional que realicen la empresa de poner bajo la dependencia del gobierno la fragata de guerra a vapor *Apurímac* y los bergantines de la misma clase *Loa* y *Tumbes*, y los que contribuyan a ella quedan indultados de su falta si hicieron parte de la defección de dichos buques, y serán conservados en sus clases y destinos.

Art. 2º Los que no concurrieron a la defección recibirán los ascensos debidos a una acción distinguida en función de armas, si contribuyen a la honrosa empresa de devolver al domi-

nio de la nación y a la dependencia del gobierno los buques expresados.

Art. 3º El gobierno ofrece y garantiza la cantidad de 200,000 pesos a las personas de cualquiera clase que efectúen o concurran al acto de poner a las órdenes del gobierno a la fragata *Apurímac*; la de 80,000 pesos a las que restituyan el bergantín *Loa*; y la de 60,000 pesos a las que practiquen lo mismo con el bergantín *Tumbes*. Dado en la Casa de Gobierno en el Callao a tres de enero de mil ochocientos cincuentisiete. *RAMON CASTILLA, MANUEL DIEZ CANSECO*"[42].

Claro está que el decreto de Mariano Ignacio Prado, mejor diremos, de José Antonio García y García, no declaraba "pirata" al monitor *Huáscar* ni ofrecía remuneración pecuniaria a los marinos nacionales que lo apresaran, pero prometía, "recompensar debidamente" a quienes lo sometieran a la autoridad del gobierno o contribuyeran a ello. Era, evidentemente, una forma no muy velada que digamos de invitar a unidades foráneas para que tomaran parte en la persecución y captura del *Huáscar*, como en efecto ocurrió y veremos en detalle más adelante.

LOS BUQUES DE LA REINA VICTORIA

Durante el siglo XIX y, más precisamente, a lo largo de la "era victoriana", el imperio británico fue la mayor potencia del mundo. Esa situación de privilegio sustentábase —entre otros elementos y circunstancias— gracias a su poderosísima Escuadra. El problema de conciencia que a veces solían plantearse los políticos que regían el imperio británico era *cómo* ejercer el poder, no de *cuando* y a *quien* había que transmitirlo. Los ingleses basaban su posición en tantas partes del planeta en lo que, de un modo bastante vago, llamaban prestigio. Este no lo mantenían con el uso exclusivo de la fuerza, pero sí sabiendo que, por mucha que fuera la propiedad y moderación con que se ejerciera el poder inglés, en último término su fuerza era tal que no podría ser resistida.

El imperio británico tenía estaciones navales en todos los mares. Según Rowbotham, "en el Pacífico esta estaba comandada por el contralmirante Algernon Frederick Rous de Horsey. En mayo de 1877 habían siete buques de guerra y un octavo estaba en camino; pero sólo dos de ellos interesan por aho-

ra: el *Shah* y el *Amethyst*. Este último tenía varios años en la estación y desde el 15 de febrero de 1877, en que el *Repulse* zarpara de regreso a Inglaterra, actuó temporalmente como buque insignia hasta el 2 de abril de 1877, en que al incorporarse el *Shah* en Valparaíso a la estación del Pacífico, afianzara su insignia en este buque el Almirante de Horsey, quién actuaba de comandante en Jefe del Pacífico desde el 6 de agosto de 1876"[42a].

Resulta interesante conocer brevemente la historia extraordinaria del *Shah*. El almirante Ballard nos dice que "el *Shah* fue el tercero de los tres últimos buques con casco de hierro clasificado por los británicos como fragatas, y que fue bautizado con ese nombre con ocasión de la primera visita a Inglaterra del ocupante del trono de Persia, el Shah-Nasr-ed-dim. Fue el buque más grande con arboladura de fragata, sin blindaje, que jamás construyeran los británicos y su historial fue sensacional en mas de un caso. En efecto —continua Ballard— aunque el *Shah* respondía satisfactoriamente a todas las intenciones de su diseño, el buque representaba la terminación absoluta y abrupta de la construcción de un cierto tipo de buque de guerra; y aunque aquella durase más de seis años — muy por encima de lo normal en esa época— su vida en servicio activo fue, deliberadamente, reducida a tres como consecuencia de un cambio drástico en las consideraciones del Almirantazgo respecto a los estándares de los cruceros. Sin embargo, a pesar del hecho de su brevísima vida en comparación con la de cualquier otro buque grande o pequeño de la flota Victoriana (con excepción de los que se perdieron en su primer viaje) al *Shah* le correspondió ser el primer buque británico sin blindaje que en un período de 37 años hiciera frente a un blindado enemigo". Ballard continua diciendo que "el *Shah* era un magnífico buque; muy estable en todos los estados y direcciones de viento y de mar; que al navegar con mar de proa no embarcaba agua; que tomando en cuenta su eslora respondía rápido al timón a pesar de que éste no era del tipo compensado. Su velamen era copia de aquel del *Inconstant* (otro de la serie de las tres fragatas mencionadas) y que aunque los dos buques jamás operaron juntos, los registros oficiales sugieren que no había nada que los diferenciara. Navegando de largo o de bolina en brisa muy fresca, ningún buque británico podía pasarlos, excepto el *Inmortalité* de madera... Con viento

suave, sin embargo, el *Shah* no se comportaba bien, y con viento de proa viraba lentamente. Su mejor velocidad medida (a vela) fue de 13.2 nudos". Sigue expresando Ballard que "en 1876 el *Shah* fue comisionado bajo el contralmirante de Horsey para revelar al *Repulse* como buque insignia en el Pacífico, luego de un gran debate en Whitehall respecto a si era realmente apropiado para esa tarea particular, siendo que su principal carta de recomendación para una estación en área tan vasta con muy pocos puertos en donde conseguir carbón en aquellos días y con responsabilidades manifiestamente dispersas, se basó en sus excelentes cualidades de navegación y en la gran capacidad de sus carboneras. Su desventaja, sin embargo, era la carencia de blindaje, pues ya en 1876 varias repúblicas sudamericanas habían adquirido blindados de tipos adaptables al uso local". También expresa Ballard, que "durante los diez últimos años previos al *Shah* (1866-1876) la fuerza británica en el Pacífico había estado encabezada por algún buque blindado y que en el Almirantazgo y en el Ministerio de Relaciones Exteriores inglés no se veía con simpatía substituir un blindado como el *Repulse* por una fragata, pero que justo en ese momento se desarrollaba en Europa una situación tensa por causa de la disputa entre Rusia y Turquía provocando una alarma política tal, que llevó al gobierno británico a decidir que ninguno de sus blindados estuviese alejado de las aguas europeas, y asi fue como el *Shah* relevó al *Repulse* que regresó a Inglaterra". Continua Ballard "que como consecuencia del incidente con el *Huáscar*, de Horsey fue asignado a otro puesto y en vista del fracaso del *Shah* para destruirlo, el gobierno inglés decidió —muy razonablemente—que debía ser reemplazado por otro buque más poderoso en un océano tan lejano e inestable. Por esa razón se envió, poco después para relevar al *Shah*, al blindado *Triumph*. En octubre de 1878 el *Shah*, bajo el comando del capitán Bradshaw, zarpó de regreso a Inglaterra después de estar en ultramar algo menos de dos años, en vez de los usuales cuatro años". Prosigue Ballard diciendo que "en su viaje de regreso Bradshaw recibió órdenes de recalar en la isla Santa Elena para recoger tripulaciones licenciadas de los buques estacionados en el Africa occidental; que esa isla no tenía, en aquella época, enlace por cable con el resto del mundo, pero que durante la estadía Bradshaw recibió noticias de un vapor correo que iba a Ingla-

terra procedente del cabo de Buena Esperanza, acerca de la invasión de guerreros Zulú a Sudáfrica británica. Bradshaw, junto con el comandante de la pequeña guarnición de la isla decidieron tomar la iniciativa y así el *Shah* se dirigió a Sudáfrica, tan rápido como pudo, para apoyar a las fuerzas inglesas en Natal, mediante la participación activa de 400 hombres de su tripulación durante los cinco meses que duró la campaña; luego, el *Shah* zarpó de regreso a Portsmouth donde arribó en octubre de 1879, un año después de su salida de Valparaíso. A pesar de gozar de todas las condiciones del buque nuevo, el *Shah* jamás volvió a navegar ni a enarbolar insignia alguna, permaneciendo fondeado durante 13 años, hasta que en 1892 fue escogido para su conversión en buque depósito en Bermuda. Se le retiró la artillería, la arboladura y la máquina, llevándolo a remolque hasta esa isla, en donde permaneció hasta 1919 en que fuera vendido como chatarra, a los 40 años de su regreso del Pacífico. Así termina el *Shah* su extraordinaria historia, que tuvo un período de construcción anormalmente largo, un período de servicio activo en la mar anormalmente corto y pleno de acontecimientos anormales para los días Victorianos mientras duró ese servicio, y un período anormalmente oscuro después de que terminó"[42b]. Esta es, pues, suscintamente la historia del buque inglés *Shah* que combatió al *Huáscar* peruano en Pacocha, y que por primera vez disparase un torpedo automóvil Whitehead en combate. Pero volvamos a nuestro escenario en la costa peruana.

El 7 de mayo de 1877 —un día después de la rebelión del *Huáscar*— llegó al Callao la fragata inglesa *Shah* procedente de Caldera. La información periodística señalaba: "Monta 26 cañones de grueso calibre. A su bordo viene el almirante de Horsey. Jefe de la Estación Naval en el Pacífico. La tripulación es de 605 hombres. Por otra parte —añadía el cronista— el *Shah* debe ser de un andar asombroso, pues de Caldera aquí sólo ha puesto tres días de viaje, según se ha apuntado"[43].

Tenemos un testimonio muy valioso para conocer diversos detalles de la estada de la fragata *Shah* en el Callao y sus posteriores correrías, junto con la corbeta *Amethyst*, en pos del *Huáscar*. Se trata del diario del comandante del *Shah*, capitán de navío Frederick Bedford. En un cuaderno que comúnmente se denomina dietario, donde cada página corresponde a un día del año, Bedford iba acumulando impresiones y recuerdos

de los distintos países que visitaba en el litoral del Pacífico sur. El lunes 7 de mayo de 1877 el *Shah* llegó al Callao y, sobre el particular, escribe: "Anclamos en forma descuidada, indigna de un buque de guerra". Lima le causa buena impresión al oficial británico. La encuentra bastante limpia y "muy bonita por momentos". Observa que las casas son casi todas de un solo piso, atribuyéndolo a los frecuentes temblores y terremotos, no dejando de admirar "los grandes y numerosos balcones de madera"[44].

Como era de rigor en estos casos, el contralmirante de Horsey informó al Secretario del Almirantazgo sobre la rebelión del *Huáscar*. En el oficio hay observaciones que demuestran una evidente experiencia y gran conocimiento profesional. Leámoslo "in extenso":

"*Shah*, al ancla en el Callao 12 de mayo de 1877

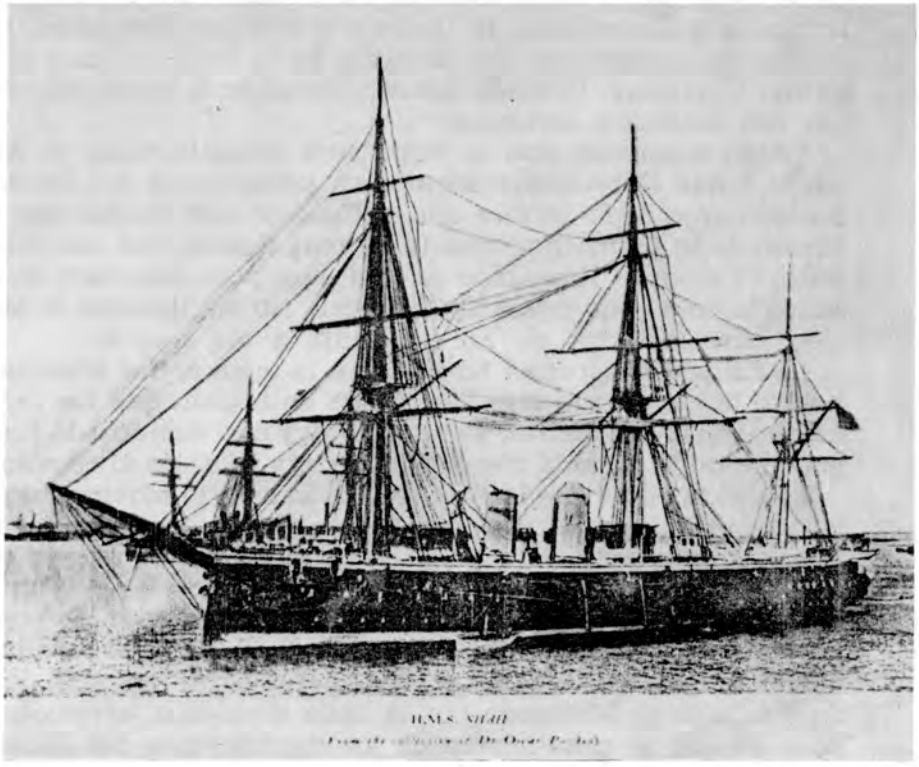
Señor:

A mi llegada a este puerto en la tarde del 7 del presente, tuve conocimiento que el día anterior por la tarde un partido revolucionario que se supone actúa a nombre del conocido líder Piérola, había capturado el buque acorazado peruano *Huáscar* y se lo había llevado a la mar.

La captura del buque parece haber sido realizada a eso de las 6.30 p.m. de ese día (el 6) por un pequeño grupo de revolucionarios que vinieron desde tierra ayudados por algunos oficiales y tripulantes del Buque Escuela *Marañon* (Nota del traductor: no era el *Marañon* sino el *Apurímac*) y por un número de lancheros de tierra. El buque fue puesto en movimiento a vela —no habiendo vapor disponible— y después de mucha demora navegó o más bién derivó hacia afuera entre las 8 y 9 p.m. rozando en su camino a uno o dos buques.

Debe haber existido mucha desafección entre la tripulación del *Huáscar*, pues tengo entendido que hubo muy poca resistencia de parte de ellos y que todos salieron a la mar en el buque.

Los oficiales y tripulantes de los otros buques de guerra también deben haber sido desafectos al gobierno o ser singularmente deficientes en cuanto a disciplina, pues el *Huáscar* se encontraba anclado cerca de ellos y, a pesar de todo el ruido y demora para poder levar y hacerse a la mar, ellos no hicieron nada para detenerlo.



H.M.S. *Shah*
que combatió con el *Huáscar*
el 20 de mayo de 1877 frente a Pacocha.
(Reproducida del artículo *British Frigates of 1875*,
por el almirante G.A. Ballard, R.N., que apareció en
The Mariner's Mirror Nº 3, 1936, fotografía que a
su vez fue tomada de la Colección
del Dr. Oscar Parkes).

Desde la captura del *Huáscar*, los otros buques de guerra peruanos se han estado preparando para hacerse a la mar, y en la tarde del 11 del presente, una escuadra zarpó, compuesta por la *Independencia*, la *Unión* y el monitor *Atahualpa*, éste último iba a remolque de un vapor de la Pacific Steam Navigation Company, llamado *Limeña*, llevando a bordo este último mil soldados peruanos.

Tengo entendido que la tropa será desembarcada en Mollendo y que là escuadra seguirá en persecución del *Huáscar*. Sin embargo como se dice que el *Huáscar* es el buque más poderoso de la Escuadra peruana, es muy dudoso que sea capturado. El monitor *Atahualpa* se veía muy poco marinero sobresaliendo sólo ocho pulgadas del agua. No me llamará la atención tener noticias de un accidente a ese buque.

La Escuadra peruana ha estado a la vista en las afueras de puerto durante todo este día. Tengo entendido que las espías de remolque del monitor se rompieron y que debido a la fuerte mar de fondo ha sido imposible volver y tomarlo al remolque.

Es difícil poder predecir el resultado de este movimiento revolucionario, pero la idea general es que, teniendo en cuenta la extrema pobreza del país, la desafección del pueblo, la baja tasa de cambio, los numerosos adherentes secretos de Piérola, y la extraordinaria ventaja que su partido ha obtenido con la posesión de un acorazado, es muy probable que los revolucionarios tengan éxito. Como el cable del telégrafo ha sido dañado más allá de Mollendo por la onda sísmica o terremoto, es poco lo que se sabe acerca de los movimientos del *Huáscar*.

Tengo el honor, etc.. etc.

A. DE HORSEY

Contralmirante y Comandante en Jefe"[45].

Mas la rebelión del *Huáscar* no sería el único suceso que convulsionaría al Perú durante esos días de mayo de 1877. En el sur, un gran terremoto arrasó poblaciones, destruyó vidas y bienes causando pérdidas materiales incalculables.

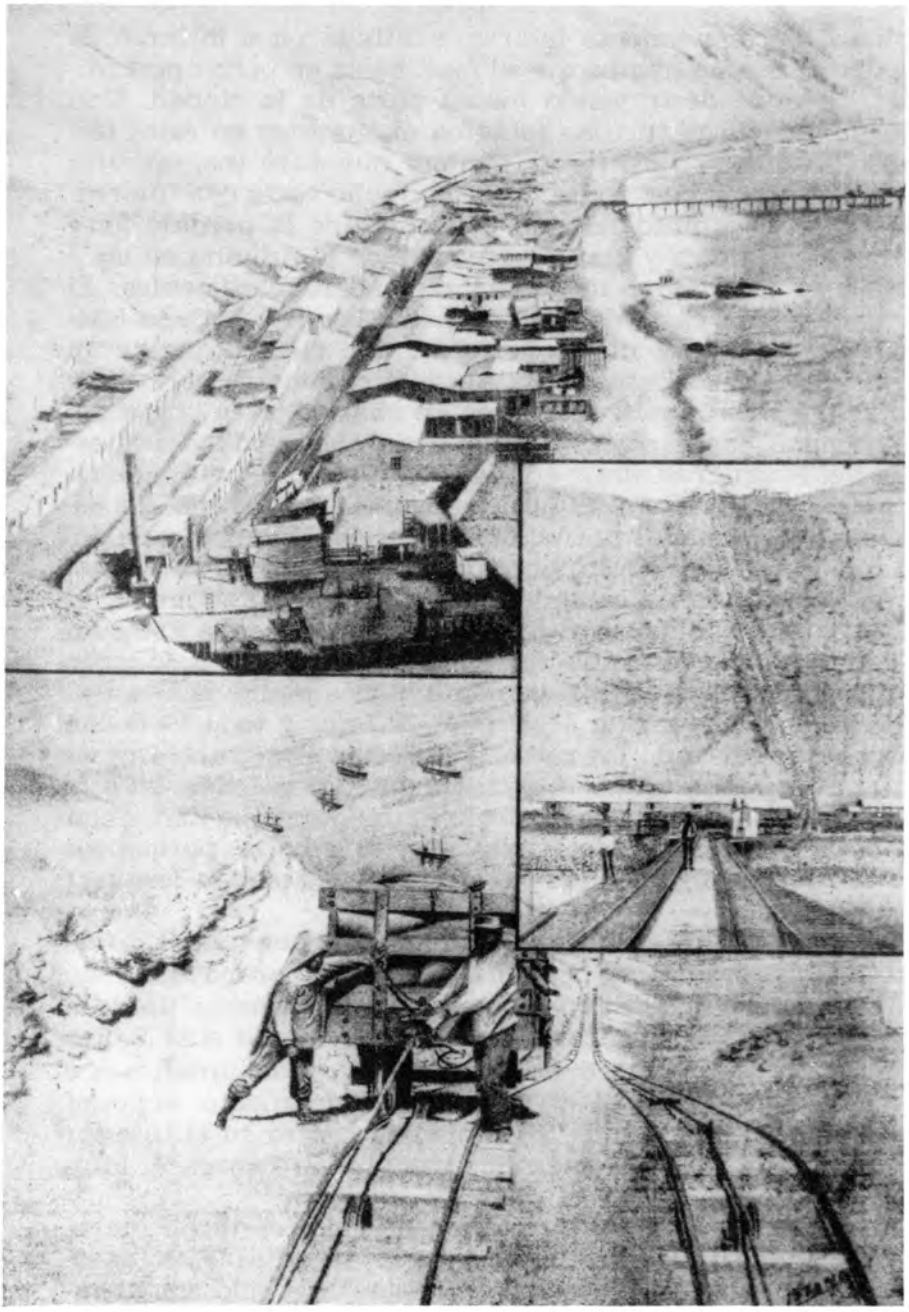
TERREMOTO EN EL SUR

A las 8.20 de la noche del 9 de mayo de 1877 se produjo un gran sismo en Arica cuya duración fue de tres minutos. Las

"réplicas" del movimiento telúrico continuaron a lo largo de la noche al mismo tiempo que el mar, hasta en ocho oportunidades , avanzó destruyendo buena parte de la ciudad. Una correspondencia particular relataba el siniestro en estos términos: "Después de un fuerte temblor que duró tres minutos se retiró el mar y vino sobre tierra por ocho veces con intervalos de 20 a 30 minutos, dando por resultado la pérdida total del muelle de fierro y gran destrucción de la Aduana en los 3 almacenes, llevándose todas las mercaderías existentes. El mar llegó por la parte de la Plaza hasta las gradas de la Iglesia de fierro, la que no ha sufrido nada, pero se perdieron completamente las casas de la Agencia chilena Dauelsberg y Ostolaza, F.N.L. Dauelsberg, todos los cuartos de la pobre doña Natividad, las barracas de Mac Lean que quedaba a la espalda del Resguardo, junto con la de Dauelsberg, en donde tenía toda su madera, en fin esta manzana está barrida, los escombros amontonados por el mar en la Plaza. Por la calle derecha, el Hotel de Morosini perdido y los Almacenes de Pescetto y Trabucco... Por la calle de la Alameda el mar se fue hasta los dos sauces que hacen el fin de ella, llevándose la Estación del Ferrocarril, la máquina de agua y su muelle, la pesquería, la fábrica de fideos, etc... Felizmente hemos tenido acá la tropa de Tacna, que vino a esperar al *Huáscar* y toda la noche han cuidado evitando los robos...Es preciso una gran resignación para soportar tantas desgracias que nos suceden, en este puerto, que estaba muriendo paulatinamente y que ahora con esta destrucción según se espera será su muerte; porque los negocios están tan mal que no se podrá fácilmente levantar cabeza"[46].

Pero los estragos eran aún mayores en el departamento de Tarapacá. La capital, la pequeña ciudad de Tarapacá, quedó totalmente destruída. El corresponsal de *El Comercio* apuntaba: "Esta ciudad (Tarapacá) se halla, como se sabe, a 23 leguas de la costa; la de Nueva Carolina, cuya ruina anunciamos ayer, está a 11 leguas. Esto hace, con fundamento, suponer que la conmoción terrestre ha tenido su centro en el interior del Continente y en la región que comprende Tarapacá, Iquique y Arica"[47].

Un cablegrama remitido desde Mollendo, el 13 de mayo, permitía conocer mayores detalles de la tragedia: "Antofagasta y Pabellón de Pica —decía el mensaje— han sido completamente destruídos por las aguas; la parte baja de la ciudad de



El puerto de Iquique
Uno de los más ricos del Perú,
sufrió graves daños con el terremoto
de mayo de 1877.

Iquique ha quedado reducida a escombros"[48]. Eso no era todo, desgraciadamente. Otros cablegramas llegados en las siguientes horas añadían nuevos detalles a la tragedia: "Toda la gente que había estado trabajando en la mina Peñablanca aplastada. Los caminos que conducen a las minas de Tocopilla destruídos. No se conoce el número de vidas perdidas. Todas las pequeñas fundiciones entre Tocopilla y Cobija barridas por el mar. La población de Pabellón de Pica completamente arruinada. Cinco buques a pique y 27 tan averiados que no podrán salir del puerto. Más de 200 vidas perdidas. En Iquique toda la parte comercial de la ciudad, bodegas, depósitos de salitre perdidos. Un buque alemán se fue a pique cargado de salitre; otro se fue a la playa... Un buque salió para Ilo en busca de agua, porque las máquinas en que se elaboraba (en Iquique) y los muelles han sido destruídos por las olas. El ferrocarril sufrió mucho: se ha suspendido el tráfico. En Mejillones del Perú toda la parte baja de la ciudad tragada por el mar: varias familias enteras han perecido. En Pisagua el ferrocarril y sus accesorios han sufrido, pero no se sabe aún en qué proporción"[49].

Los daños, en todo el litoral, fueron muy grandes. También hubo temores y angustias en el Callao y muchas familias —ante el falso rumor que el mar arrasaría el puerto— huyeron despavoridas. "Las estaciones de los ferrocarriles —en nuestro primer puerto— fueron invadidas de un modo nunca visto. En todos los semblantes se notaban las influencias del pánico y las impaciencias por ponerse en salvo cuanto antes de peligros que se consideraban inminentes... Los trenes de las dos líneas, la Inglesa y la Central Trasandina, corrieron hasta las 2.30 de la mañana llevando gente. Los carros iban repletos haste el punto de no haber en ellos un solo sitio vacío, ni en sus pasadizos. No nos equivocamos —concluía el corresponsal de *El Comercio* en el Callao— al asegurar que emigraron dos terceras partes de nuestra población"[50]. Por suerte sólo se trató de un gran susto colectivo, sin mayores consecuencias, originado por la inusual braveza del mar.

CORRERIAS DEL HUASCAR

Ya hemos visto —en el informe del comandante Manuel María Carrasco— cómo el monitor rebelde inició su singladura a lo largo del litoral peruano. Preciso es que ampliemos estos

datos y aportemos nuevos detalles. Sesenta horas después de haber salido del Callao, el *Huáscar* ancló en Quilca, en busca de aceite para sus máquinas. Hemos leído el informe que elevó a la Comandancia General de Marina el encargado de la capitanía del puerto, de nombre Francisco Luque. El relato es de cierto interés aunque, obviamente, refleja sobre todo las tribulaciones de un funcionario que deseaba hacer méritos ante el gobierno de Lima denostando a los rebeldes[51].

El día 10, a las 4.30 de la tarde, el *Huáscar* ingresó al puerto de Mollendo encontrando allí al vapor *Santa Rosa* de la Compañía Inglesa, al cual obligó a detenerse con dos disparos de advertencia. Jóvenes tripulantes del monitor, llevados por el entusiasmo, trepados de las jarcias daban vivas a Piérola y a la revolución. Juan Martín Echenique se trasladó a bordo del *Santa Rosa* y exigió a su capitán la entrega de la correspondencia oficial. La negativa de éste fue rotunda. Sin mayores incidentes, los rebeldes continuaron su marcha[52].

El día 11 de mayo, cuando el *Huáscar* seguía la derrota de Arica, asumió igual actitud con el vapor *John Elder*, mercante como el anterior. Lo encontró a 20 millas del puerto. Como el capitán se opuso a la entrega del correo, los hermanos Carrasco —Manuel María y Bernabé— se limitaron a comprar algunos elementos que les hacían falta[53].

El 12 el *Huáscar* ancló en Pisagua. Allí se encontraba el vapor *Amazonas*, de la Compañía Sudamericana. Uno de los oficiales del *Huáscar* revisó el buque mercante y luego lo dejó marchar. Posteriormente veinte hombres procedentes del monitor rebelde tomaron 60 toneladas de carbón, aproximadamente, propiedad de comerciantes peruanos pero que se encontraban a bordo de la barca inglesa *Inuncina*. Mientras cargaban el combustible llegó a Pisagua el vapor *Colombia*, de la Pacific Steam Navigation Company que había zarpado del Callao el día 9. Los pierolistas lo abordaron en busca de noticias y apresaron al coronel Marcelino Varela y al comandante Hipólito Espinoza, quienes iban a Tarapacá como Jefes de las Fuerzas de Gendarmería de ese departamento[54].

"La detención del *Santa Rosa* y del *John Elder* —dice don Alberto Ulloa Sotomayor— provocó que las casas inglesas del comercio de Lima dirigieran al Encargado de Negocios británico una comunicación pidiéndole que uno de los buques de guerra de Su Majestad fuera a Iquique, para proteger y auxiliar

a los súbditos británicos cuyas propiedades podían ser puestas en peligro. A la cabeza de los firmantes figuraba Guillermo Gibbs y Cía., los antiguos consignatarios del guano en Inglaterra"[55].

La protesta de los comerciantes y banqueros británicos estaba redactada en los siguientes términos:

"Lima, 14 de mayo de 1877

Señor:

El injustificable intento del *Huáscar* en Mollendo y frente a Arica de obligar a los comandantes de dos vapores de la Pacific Steam Navigation a que le entregue la correspondencia que transportaban, la posibilidad de que el proceder de dicho buque pueda poner en peligro la propiedad británica en el puerto de Iquique, y además los sufrimientos de muchos súbditos británicos residentes en este último puerto como consecuencia de la catástrofe que ocurrió en la noche del 9 del presente, hace necesario a juicio de los abajo firmantes (quienes cuentan con numerosos amigos y valiosos intereses en Iquique) que uno de los buques de guerra de Su Majestad proceda lo antes posible a dicho puerto para proteger y ayudar a los súbditos británicos.

Conocedores de vuestra prontitud para prestar ayuda a los súbditos británicos cuando ellos lo requieran los abajo firmantes ruegan a usted emplear toda su influencia para obtener el inmediato despacho a Iquique y puertos adyacentes de uno de los buques de Su Majestad a fin de proteger los intereses británicos.

Los abajo firmantes tenemos el honor, etc. etc." Iniciaba la serie de firmas el ya mencionado Gibbs[56].

Inmediatamente el Encargado de Negocios de Su Majestad británica en Lima trasmitió el mensaje de sus connacionales al contralmirante de Horsey. La misiva, como se verá de inmediato, esbozaba la posibilidad de no acceder al pedido de intervención, que tal vez era el deseo íntimo del prudente diplomático. Leamos el texto:

"Lima, mayo 14 de 1877

Señor:

Tengo el honor de informar a usted que he recibido una carta, firmada por los principales banqueros, comerciantes y

otros ciudadanos ingleses residentes en Lima, solicitándome use mi influencia a fin de que se envíe inmediatamente a uno de los buques de Su Majestad a Iquique para proteger los intereses británicos, pues los firmantes de la carta temen que el buque rebelde *Huáscar* pueda poner en peligro la propiedad británica en ese puerto, y además para ayudar a los súbditos británicos que puedan sufrir los efectos de la catástrofe que ocurrió en Iquique en la noche del 9 del presente.

Como estoy consciente de la pequeña fuerza de que dispone usted en esta parte de la Estación bajo su comando, temo que será muy difícil para usted acceder a los deseos de los caballeros que me han escrito, pero sin embargo, considero que es mi deber hacer conocer a usted esta petición. (La cursiva es nuestra).

Tengo el honor, etc.

J.R. GRAHAM"[57].

Pocas horas más tarde, el 15, de Horsey respondía al Encargado de Negocios Graham. Puede observarse, leyendo la comunicación, que el jefe naval ya había tomado acción respecto a las correrías del *Huáscar*.

"*Shah*, al ancla en el Callao, 15 de mayo de 1877

Señor:

Tengo el honor de acusar recibo a su carta fechada el día de ayer poniendo en mi conocimiento el que usted ha recibido una carta firmada por los principales comerciantes, banqueros y otros ciudadanos británicos residentes en Lima, expresando el deseo de que uno de los buques de Su Majestad proceda a Iquique para proteger los intereses británicos contra las acciones del buque rebelde *Huáscar* y también para ayudar a los súbditos británicos que pudieran haber sufrido daños como efecto de la catástrofe que ocurrió en la noche del 9 del presente.

Solicito tenga la bondad de informar a esos caballeros que el día 13 de los corrientes he telegrafiado al *Amethyst* para que venga de Chile, y que hoy he enviado un telegrama de acuerdo con el anexo a los Cónsules de Su Majestad en Arica e Iquique. Al *Amethyst* se le ha ordenado tocar en Iquique.

Tengo entendido que el gobierno peruano está enviando a un buque con provisiones para los damnificados por la calamidad del 9 y solicito que usted ponga en conocimiento de los firmantes de la carta que las actitudes del *Huáscar* serán inmediatamente detenidas si ocurriese cualquier interferencia con los intereses británicos.

Me será muy grato el que tenga usted la amabilidad de proporcionarme una copia de la carta de los banqueros y comerciantes a que nos hemos referido. Tengo el honor, etc.

A.F.R. DE HORSEY

Contralmirante y Comandante Naval en Jefe"[58].

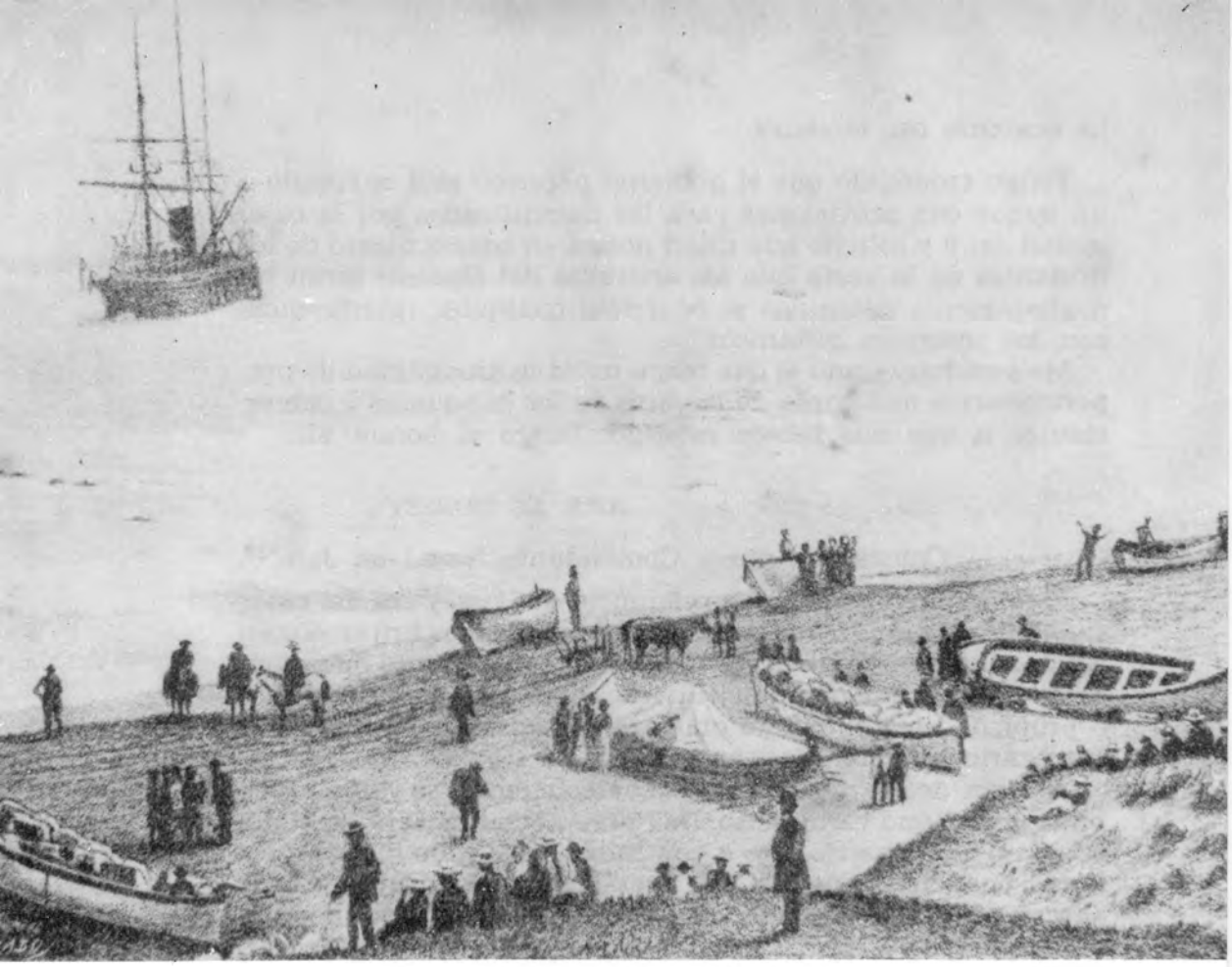
El telegrama a que hacía referencia de Horsey era del tenor siguiente: "El almirante británico a los Cónsules británicos en Arica e Iquique. 15 de mayo. Adviertan comandante buque rebelde *Huáscar* que cualquier interferencia con súbditos buques o propiedad británica me obligarán a capturar al *Huáscar* y entregarlo al gobierno peruano"[59].

A partir de ese momento los acontecimientos se van a precipitar a un ritmo vertiginoso. De Horsey, como se verá en el documento que trascribimos a continuación, decide intervenir a fondo en defensa de los intereses británicos presuntamente agraviados. Justo es reconocer, por otra parte, que sus decisiones no podían tildarse, hasta este momento, de arbitrarias o ilegales.

"*Shah*, al ancla en el Callao, 14 de mayo de 1877

Memorándum: Al capitán Bedford del buque de Su Majestad *Shah*.

Habiéndoseme informado que las naves de la Pacific Steam Navigation Company, *John Elder* y *Santa Rosa* han sido abordadas por oficiales del buque de guerra revolucionario peruano *Huáscar* y que el primero de ellos fue detenido en la mar por un tiro de fogueo, hecho por ese buque y que sufrió cierta detención, procederá usted de inmediato a constituirse a bordo de dichas naves de la P.S.N.C. y una vez allí tomará declaraciones bajo juramento a los capitanes, primer oficial y oficiales de guardia en el momento en que fueron abordados



Un grabado de la época que ilustraba
una nota periodística sobre el naufragio del vapor
inglés *John Elder* en años posteriores al presente relato.

acerca de las circunstancias de ese abordaje asegurándose especialmente si el *John Elder* fue, en alguna forma, parte aquiescente, en cuanto a la demora de su viaje.

Acerca de que si utilizó alguna fuerza o amenaza de fuerza. Qué demandas se hicieron, si es que se hicieron. El tiempo exacto de detención causado a esos buques al ser abordados. Se inspeccionarán los diarios de bitácora de esos buques y se hará una copia certificada de cualquier anotación que se refiera al asunto del abordaje. Este documento será mostrado a los capitanes de los dos buques nombrados.

A.F.R. DE HORSEY
Contralmirante y Comandante en Jefe"[60].

El 16 de mayo de Horsey, cambia de actitud y se dirige en tono amenazante al "Comandante del buque de guerra peruano revolucionario *Huáscar*". La carta estaba fechada a bordo del *Shah*, al ancla en el Callao: "Por las declaraciones de los capitanes y oficiales de los buques de la Compañía de Navegación por Vapor en el Pacifico, *Santa Rosa* y *John Elder* —decía el contralmirante británico— me he impuesto que el 10 del corriente el primero de ellos fue abordado por un bote del *Huáscar* y que el 11 del corriente el último fue detenido por un tiro de cañón del *Huáscar*, y demorado una hora y cinco minutos.

En ambos casos las declaraciones manifiestan que se ha exigido la mala y despachos conducidos por esos buques, cuya ilegal exigencia fue, por supuesto, inmediatamente negada.

Se hace de mi deber manifestar a usted que no obstante mi deseo de observar estricta neutralidad en todas las disensiones internas del Perú, cualquier abordaje o ingerencia con los buques ingleses, o cualquiera otra intervención con los súbditos ingleses y sus propiedades por el buque revolucionario, que obedece a un gobierno no reconocido ni establecido, no será tolerado; y que cualquier acto de la naturaleza del ejecutado por el *Huáscar* me obligará a que tome posesión de ese buque y lo entregue a la autoridad legal.

Tengo además que manifestar a usted que el trabajo forzado de cualquier súbdito de Su Majestad británica que hubiese

estado a bordo del *Huáscar* al servicio del gobierno peruano, o la detención a bordo del *Huáscar* de cualquier súbdito británico contra su voluntad, será considerado como justa causa para la captura de ese buque por las fuerzas navales de Su Majestad británica que están bajo mi mando.

Tengo el honor de ser señor su obediente servidor.

A.F. DE HORSEY

Almirante y Comandante en Jefe de
las Fuerzas Navales de
Su Majestad británica en el
Océano Pacífico"[61].

El jueves 17 de mayo, cuando ya se conocía que de Horsey había cursado la impertinente comunicación que acabamos de leer, el Presidente de la República, general Mariano Ignacio Prado, visitó el *Shah* donde había sido convidado a almorzar por el contralmirante de Horsey. El comandante Bedford anotó en su diario que al Jefe del Estado "se le permitió disparar un torpedo desde el botalón inferior de popa con lo cual pareció asombrarse mucho". Y añade: "se le vio cabizbajo pero sus demás acompañantes se reían muy animadamente"[62].

El Comercio, por su parte, informó así sobre la visita presidencial al buque británico: "Su Excelencia el Presidente de la República obtuvo ayer, (17 de mayo) como era de esperarse, una acogida muy notable de parte del buque *Shah* que visitó acompañado de sus Ministros, con excepción del de Gobierno. Se les mostró toda esa magnífica nave, que es una de las más poderosas que ha visitado nuestras costas, y se nos dice que en su presencia se hizo la prueba de un pequeño torpedo. Después S.E. y Ministros visitaron el *Mayro* y el *Manco Cápac*, que se está reparando en su cubierta"[63].

¿Solicitó Prado, en el curso de esa visita, el apoyo de los buques británicos para debelar la revolución del *Huáscar*? ¿Lo hizo en algún otro momento? Como podrá suponerse hay, sobre el particular, muchas versiones, desgraciadamente cargadas todas ellas de pasión política y, por lo mismo, muy difíciles de aceptar como verosímiles. Se llegó a decir inclusive,

aunque no hay ninguna prueba al respecto, que el gobierno peruano había entregado a de Horsey una fuerte cantidad de dinero para que capturara o hundiera al rebelde monitor.

Lo cierto, lo que está documentalmente probado, es que de Horsey desde el 16 de mayo comenzó a tomar medidas para cohonestar legalmente su inminente intervención. Ese día se comunicó con el Encargado de Negocios británico mediante el siguiente mensaje:

"*Shah*, al ancla en el Callao, 16 de mayo de 1877

Señor R. Graham:

Como el buque de guerra revolucionario peruano *Huáscar* ha cometido o pudiese cometer actos de agresión contra los intereses británicos y esto daría lugar a la intervención de parte de las fuerzas navales de Su Majestad bajo su comando, solicito tenga usted la bondad de proporcionarme una copia certificada de cualquier comunicado que pudiese haber emitido el gobierno peruano desconociendo toda responsabilidad por los actos de ese buque revolucionario.

Tengo el honor, etc.

A.F.R. DE HORSEY
Contralmirante y Comandante en Jefe Naval"[64].

La respuesta fue instantánea, adjuntándosele formalmente el texto del decreto —que obviamente ya conocía de Horsey— mediante el cual el gobierno peruano autorizaba la captura del *Huáscar* ofreciendo recompensar debidamente a quienes lo sometieran a la autoridad del régimen que presidía el general Prado. Ahora de Horsey tenía todos los elementos necesarios para decidir si intervenía o no. Desde un punto de vista legal —le decía el Encargado de Negocios J.R. Graham— el gobierno peruano se declaraba "no responsable por ningún acto en los que pudiese cometer el buque de guerra rebelde *Huáscar*"[65].

Si a de Horsey le quedaba alguna duda —que no lo creemos— respecto al deseo del gobierno peruano para que interviniera, ésta debió disiparse por completo al leer el urgentísimo

mensaje que le remitía el diligente Encargado de Negocios, Graham:

"Lima, 17 de mayo de 1877

Señor contralmirante de Horsey

Tengo el honor de informar a usted que acabo de recibir la visita del Vice-Presidente de la República, quien me ha mostrado un telegrama oficial del Prefecto de Arequipa por el cual informa al gobierno que el *Huáscar* abordó al vapor británico *Colombia* que zarpó de aquí el 9 del presente y extrajo de a bordo de dicho buque al coronel Varela, un funcionario del gobierno y pasajero a bordo del vapor en cuestión.

Me apresuro a informar a usted sobre este acontecimiento.

Tengo el honor, etc.

J.R.GRAHAM"[66].

¿Qué significado tenía la visita del anciano Vice-Presidente, general Luis La Puerta, al Encargado de Negocios británico? ¿Era algo que se ajustaba al protocolo y, por lo mismo, rutinario? ¿No era más lógico que el canciller o el oficial mayor de Relaciones Exteriores, en el mejor de los casos, hubieran llevado el telegrama a Graham? No es aventurado pensar que la inusual visita de La Puerta era una suerte de S.O.S. del gobierno peruano, tal vez ya convenido de antemano, que hizo levar anclas al *Shah* muy pocas horas después en procura del *Huáscar*.

A BORDO DEL HUASCAR

El gobierno peruano, paralelamente al envío de la Escuadra de Operaciones en persecución del monitor rebelde, había iniciado también una enérgica campaña diplomática destinada a impedir que los sublevados pudieran abastecerse en puertos de Bolivia, Ecuador o Chile. El día 13 de mayo el secretario, encargado de la Legación del Perú en Quito, ofició al ministerio de Relaciones Exteriores del Ecuador anunciándole que, una vez más, no habían encontrado eco ninguno en el país "las pretensiones reaccionarias del partido clerical (los



Capitán de navio
LUIS GERMAN ASTETE
Nicolás de Piérola le confió
la Comandancia General de la Escuadra
durante la rebelión del monitor *Huáscar*. Moriría
heroicamente en la batalla de Huamachuco
el 10 de julio de 1883.

pierolistas), reducido hoy, para fortuna del Perú, a una insignificante y escasa minoría". La nota concluía pidiendo "la adopción de las más severas disposiciones para impedir que el *Huáscar* se provea (en los puertos del Ecuador) de los elementos de conservación, de movilidad y de guerra"[67].

Mientras tanto, el 14 el jefe de la revolución, Nicolás de Piérola, salía de Valparaíso a bordo del vapor *Ilo*, de la Pacific Steam Navigation Company, con rumbo al norte. "Le acompañaba Enrique Bustamante y Salazar. En Caldera, de acuerdo a sus planes, pensaron encontrar al *Huáscar*, pero el buque sublevado no acudió a la cita. Piérola, entonces, para despistar a sus adversarios, se embarcó con su leal correligionario en el vapor *Loa*. Obviamente trataba de pasar inadvertido. Al caudillo no se le ocultaba que corría un gran peligro. Cualquier buque de la Escuadra de Operaciones podía detener al *Loa* y si lo reconocían estaba perdido"[68].

El 17 de mayo el *Huáscar* llegó a Caldera. El capitán de fragata Luis Germán Astete había sido reconocido como Comandante General de la Escuadra Regeneradora y el capitán de corbeta Manuel María Carrasco como comandante del monitor. Los rebeldes esperaban ansiosamente tomar contacto con Piérola y embarcarlo con ellos. También en este caso el Encargado de Negocios del Perú en Chile, Félix Cipriano Coronel Zegarra, pidió al gobierno de La Moneda que el *Huáscar* fuera detenido "y entregado a la Legación"[69].

En Caldera, el 18, las autoridades presionadas por el diplomático peruano notificaron al *Huáscar* que no podía permanecer "en aguas chilenas más de 24 horas; y que se le permitiría tomar los víveres y aguada indispensables para el mantenimiento de su tripulación hasta el puerto más inmediato"[70]. El comandante del monitor protestó ante el ultimátum y luego de levantar vapor arrumbó al norte[71].

El 19, en la noche, el *Huáscar* entró al puerto de Antofagasta. Aquí ocurrió lo mismo que en el puerto chileno. El prefecto boliviano, alertado por la Cancillería del Perú, ordenó terminantemente "poner en interdicción el monitor con tierra y con los buques surtos en la bahía". El gobierno de La Paz había ordenado que "en ningún punto de la costa boliviana se permita desembarcar a ninguno del *Huáscar* y tomar carbón o agua, ni cosa alguna"[72].

El círculo contra el monitor rebelde se hacía cada vez más estrecho. Los puertos extranjeros se le cerraban, la Escuadra

de Operaciones ya se había hecho a la mar, lo mismo que los buques ingleses y, lo que era más grave, la revolución pierolista no cobraba fuerza impidiéndole ello contar con una base segura de aprovisionamiento.

El 21 de mayo el *Huáscar* estaba a la altura de Cobija y el 22, a primera hora, ingresó al puerto. Desde allí y en ese día, Luis Germán Astete, quien suscribe el documento como Comandante General de la Escuadra Nacional, responde a de Horsey en entonados y firmes términos defendiendo "la soberanía y dignidad de la República":

"Monitor *Huáscar*, Armada del Perú al ancla en Cobija, mayo 22 de 1877.

Al señor almirante de las Fuerzas Navales de Su Majestad británica en el Oceáno Pacífico.

Señor almirante:

El infrascrito se ha impuesto penosamente del oficio del señor almirante, Jefe de la Estación Naval de Su Majestad británica en el Océano Pacífico, su fecha 16 del que corre, recibido hoy y que contesta; pues es de naturaleza a lastimar las amistosas relaciones que el Perú mantiene con el pueblo y gobierno de la Gran Bretaña.

Establece el señor almirante, la perfecta neutralidad que es su deseo mantener en las guerras interiores del Perú; neutralidad estrictamente exigida por el derecho inolvidable que a éste corresponde, y que por lo mismo atribuía el infrascrito, de antemano, a todo representante de Su Majestad británica en lo que acaba de iniciarse.

Consecuencia necesaria de esa neutralidad era tratar al partido político al que el *Huáscar* obedece, como al contrario, con las consideraciones que se deben a quien ejerce un derecho propio y cuyo ejercicio es ajeno al juicio mismo de los neutrales. Deja el que suscribe al del señor almirante, el apreciar si esas consideraciones han sido guardadas en el presente caso.

Las fuerzas que le obedecen conocen bien los derechos y deberes que el código de las naciones y la práctica establecida en nuestras costas le señala; lejos de incurrir en la más leve violación de esos deberes, no han ejercido, por el contrario, con la extensión que podían aquellos derechos en el caso de



FELIX CIPRIANO CORONEL ZEGARRA
Era representante diplomático del Perú en Chile durante la rebelión del *Huáscar*. Sufrió las contradictorias instrucciones del gobierno de Mariano Ignacio Prado.

los vapores mercantes *John Elder* y *Santa Rosa*, pudiendo añadir que son inexactas las informaciones suministradas al señor almirante a ese respecto.

En cuanto a la propiedad de los súbditos británicos, como de cualquiera otros extranjeros, ella está amparada en el Perú por los que en su territorio ejercen autoridad, cualquiera que sea el partido a que pertenezcan, y muy especialmente por el a cuyo servicio está el monitor de guerra *Huáscar*.

Por lo demás, el que suscribe, apoyado en su derecho y anteponiendo a todo otro interés la soberanía y dignidad de la República, rechaza con tranquila pero firme resolución, no sólo en su nombre y en el de los que le obedecen, sino en el del Perú entero, la amenaza contenida en el oficio que contesta, declarando al señor almirante, que si, lo que no es de creer, llegase el deplorable caso de una agresión por parte suya, sin tomar para nada en cuenta las fuerzas con que se consumen, sabrá cumplir con su deber.

Tiene el honor de ser del señor almirante, servidor,

LUIS GERMAN ASTETE

Comandante General de la Escuadra Nacional"[73].

El 23 de mayo, en Cobija, finalmente, Nicolás de Piérola pudo abordar el *Huáscar*. Luis Germán Astete, Manuel María Carrasco y Guillermo Billinghurst, los jefes más connotados de la rebelión, acudieron al *Loa* para darle la bienvenida. "Se cruzaron entre ellos muy afectuosos y congratulatorios abrazos. A los pocos momentos dejaron el *Loa* llevando Piérola, como único equipaje, una pequeña maleta y un cajoncito de madera muy pesado. En el *Huáscar* tocaron diana, y al momento de recibir al jefe proclamado por ellos, se enarboló en el tope del palo mayor la insignia presidencial"[74].

Ya estaba el Jefe Supremo al frente de sus hombres. De inmediato hizo pública la siguiente proclama:

"El Jefe Supremo de la Nación

Pueblo del Perú:

Ha sonado por fin la hora de la reparación y la justicia. La obra salvadora de la República, de muy atrás perseguida, en-

tra por fin en el período de los hechos realizados. La divina providencia, que rige los destinos de los pueblos parece no haber retardado esa hora, sino para preparar mejor al Perú a su regeneración con la enseñanza de sus desastres.

Siéntome feliz de anunciároslo, en el momento mismo de ocupar el puente de la más poderosa de nuestras naves de guerra, que el patriótico y ejemplar esfuerzo de nuestros denodados marinos, realizando vuestros votos y los suyos propios ha traído al servicio de aquella grande obra.

Al ocupar el difícil puesto que me habéis señalado, ha llegado el momento de que cada cual ocupe también el suyo. Todos, sin excepción alguna, tienen en aquella su labor y su puesto.

Unidos largo tiempo en esfuerzos y aspiraciones, sabréis también como yo, lo que buscamos. Durante él, la venda ha caído de los ojos de muchos; y para nadie quedan ocultos ya los horrores del presente y las amenazas que encierra para mañana.

El engrandecimiento o la ruina de los pueblos son siempre la obra de ellos mismos. Y en situaciones como la nuestra, toda tibieza, toda omisión es un delito.

Ciudadanos armados:

Conseguido habéis, hasta lo que no era lícito a una exageración de disciplina y obediencia militar, que, a ser continuada, os convertiría en instrumentos de la opresión de los buenos, y del combate de los más caros intereses de la República. Defensores constituídos, centinelas avanzados de éstos, el deber de peruanos se precisa doblemente en vosotros; y cuando la patria sucumbe sois vosotros llamados los primeros en salvarla.

Compatriotas todos:

Sobre nuestra nave capitana ondea ya majestuoso el glorioso pabellón de nuestros mayores, que los malos hijos del Perú arriaron un día, para enarbolar el miserable estandarte de un partido; estandarte odioso que no ha podido mantenerse sino regando nuestro querido suelo con torrentes de sangre y lágrimas y sembrando degradación, miseria y ruina en todas partes.

Nuestros padres nos hicieron libres, legándonos la tarea de hacernos grandes.

Herederos de los emancipadores de un mundo, al pie de aquella sagrada enseña, que no conoce separación ni divisiones, venid conmigo a demandar a los vergonzantes traficantes de la honra y los intereses de la patria, qué han hecho del pueblo que fundaron nuestros padres, y a levantarlo poderoso y feliz, como el primero, entre los pueblos del nuevo continente.

Para esa obra, os reclama, y en ella os acompañará, en el primer puesto sólo para la labor y el sacrificio, vuestro conciudadano y amigo. *NICOLAS DE PIEROLA.* A bordo del monitor *Huáscar*, mayo 23 de 1877"[75].

Con febril actividad, Piérola suscribió en las horas siguientes dos decretos y una nueva proclama. Conminaba a los marinos y soldados que seguían leales a Prado a que depusieran las armas; daba también los pasos iniciales para lograr una solución en el problema de la venta del guano. Finalmente, en la proclama, denunciaba la connivencia del gobierno con el contralmirante de Horsey.

"Nicolás de Piérola Jefe Supremo de la República

Considerando:

1º Que el servicio público no puede ser exigido sino en nombre y provecho de los intereses de la República;

2º Que el gobierno de Lima, no sólo ha usurpado la representación pública que ejerce, sino empleándola en daño del Perú, debiendo exclusivamente su existencia y mantenimiento a la fuerza en que se apoya;

3º Que instaurado el gobierno nacional por el voto de los pueblos y de una escogida parte de nuestra Marina, cometen delito de lesa patria los que se mantengan en armas contra ésta, dejando por ese hecho de pertenecer al número de los servidores de la nación;

4º Que estas consideraciones son aplicables a los funcionarios de cualquiera denominación que fueren con excepción sólo de los que ejercen la administración de justicia y de los que tienen a su cargo caudales públicos.

Decreto:

1º Los funcionarios públicos con excepción sólo de los judiciales o de hacienda que se mantuvieren en armas o prestasen obediencia en adelante al gobierno de Lima, sin perjuicio de las responsabilidades especiales en que hubiesen incurrido, serán borrados del Escalafón Militar y la Lista Civil, perdiendo todo derecho hasta entonces adquirido.

2º Fíjase el término de 30 días, contados desde la publicación de este decreto en el boletín oficial, como plazo máximo para quedar exceptuados de la pena establecida en el artículo precedente.

Regístrese, comuníquese. Dado a bordo del monitor *Huáscar*, a los veinticuatro días del mes de mayo de mil ochocientos setentaisiete. *NICOLAS DE PIEROLA* (firmado)".

Decía el otro decreto:

"Nicolás de Piérola, Jefe Supremo Provisorio de la República.

Considerando:

1º Que el contrato celebrado en Londres para la exportación y venta del guano, por el gobierno de Lima, con los señores Raphael and Sons, Candamo, Heeren y otros, prescindiendo de su valor legal, ataca abiertamente a los intereses de la República, dañando el Erario Nacional, y haciendo ilusorios los derechos de los tenedores de bonos peruanos en Europa, que es deber y voluntad del Perú salvaguardar.

2º Que suspender, desde luego, la ejecución del mencionado contrato como la de los que se hallen en el mismo caso, mientras el gobierno nacional pueda establecer lo conveniente en ese orden, sería desproveer los mercados extranjeros y privar a la agricultura del uso de nuestro abono.

Decreto:

1º Hasta tanto que el gobierno nacional pueda proveer convenientemente a la exportación y venta del guano, los contratos en ejercicio continuarán en ella; pero los contratantes no podrán, en forma alguna, aceptar giros sobre los productos del guano exportado o por exportar, ni entregarlos al gobier-

no de Lima, so pena de hacerse responsables de ellos al Tesoro de la República, con más la indemnización por el daño que con ellos ocasionaran al Perú.

2º La Compañía de Guano Limitada, procederá inmediatamente a constituir y mantener en depósito en el Banco de Inglaterra las sumas que se ha obligado a entregar al Tesoro del Perú y toda otra resultante de la negociación que tienen celebrada, a fin de que puedan ser aplicadas por el gobierno nacional a la satisfacción de las obligaciones de la República. Esta disposición es extensiva a las demás contratantes sobre guano.

3º El gobierno nacional reserva la adopción de las providencias convenientes para el caso de no inmediata ejecución de las disposiciones del presente decreto.

4º Declárase especialmente nulo y sin valor alguno todo compromiso que celebrase el gobierno de Lima a los que obrasen en su nombre, relativo al guano y a la deuda de la República.

Comuníquese a los referidos contratantes y publíquese".

La nueva proclama estaba redactada en estos términos:

"El Jefe Supremo a la nación

Considerando conciudadanos:

Es ya desgraciadamente pública la ignominiosa actitud del gobierno de Lima relativa al recobro del monitor de guerra *Huáscar*, que la correspondencia recibida aquí del norte precisa con los más menudos informes y odiosos detalles.

Hacianosla presentir, aparte de otros datos, la inesperada comunicación del almirante Jefe de la Estación Naval de Su Majestad británica en el Pacífico, recibida el 22 del corriente por nuestro Comandante General antes de mi llegada, e inmediata y dignamente contestada por éste.

Niégome resueltamente a creer lo que esa correspondencia no me permite sin embargo poner en duda y que viene corroborando en mala hora, por los inmotivados agasajos de Prado al almirante británico, sus visitas y conferencias con éste. Niégome voluntariamente a creer que se haya llegado a solicitar el concurso de fuerzas extranjeras contra nosotros; por los caminos y bajo las condiciones que se nos informa. Prefiero engañarme a mí mismo y cerrar los ojos a la evidencia, antes de aceptar tamaña enormidad.

Pero no es aquello necesario. Tenemos delante un acto oficial del gobierno de Lima, su decreto del 8 del presente, auto-

rizando la captura del *Huáscar* y estimulándola con recompensas, decreto bastante por sí solo y que ha dado pretexto a la extraña actitud de la Estación Naval británica y de una parte aunque pequeña de la colonia de ese país.

Por lo que a nosotros toca, no me inquietan en manera alguna, ni aquel acto del gobierno de Lima ni los vergonzantes esfuerzos que Prado haya hecho o hiciese en adelante para echar sobre nosotros la Escuadra inglesa o la de cualquiera otra nación, ni los sucesos, por graves que fuesen, que de allí tomasen origen.

No me inquieta; porque, me enorgullezco en declararlo muy alto: la resolución inquebrantable, y no mía, sino de todos sin excepción entre los tripulantes del *Huáscar*, es sucumbir luchando, es hacer saltar la nave en pedazos si la superioridad material del agresor extranjero no nos dejase otro recurso, antes que arriar de ella el pabellón de la República.

Más todavía, (y así lo sentirá todo corazón peruano): cambiaríamos ansiosos todos los triunfos por la fortuna de perecer en ocasión semejante, que traería a la patria servicio mayor que cuanto pudiéramos hacerle de otro modo; y a nosotros todo el bien que sea dable ambicionar.

¿Cómo es posible, entre tanto, presenciar indiferentes el que Prado, peruano también, y los que le acompañan, no diré ya soliciten, o den ocasión a la ayuda de fuerzas extranjeras para combatirnos, consientan siquiera en silencio el amago de una intervención, la simple amenaza contra nosotros?

No he menester decirlo, peruanos, nos tendríamos por infames si amagado Prado y los suyos por el extranjero, quien quiera que fuese, no volásemos a ponernos de su lado con nuestras fuerzas para sostenerlos en la lucha, reservándonos el ventilar en seguida nuestras cuestiones interiores. No necesito decirlo; porque toda otra cosa es delito de traición a la patria y verdadera negra infamia.

En compensación ¿qué es lo que está pasando?

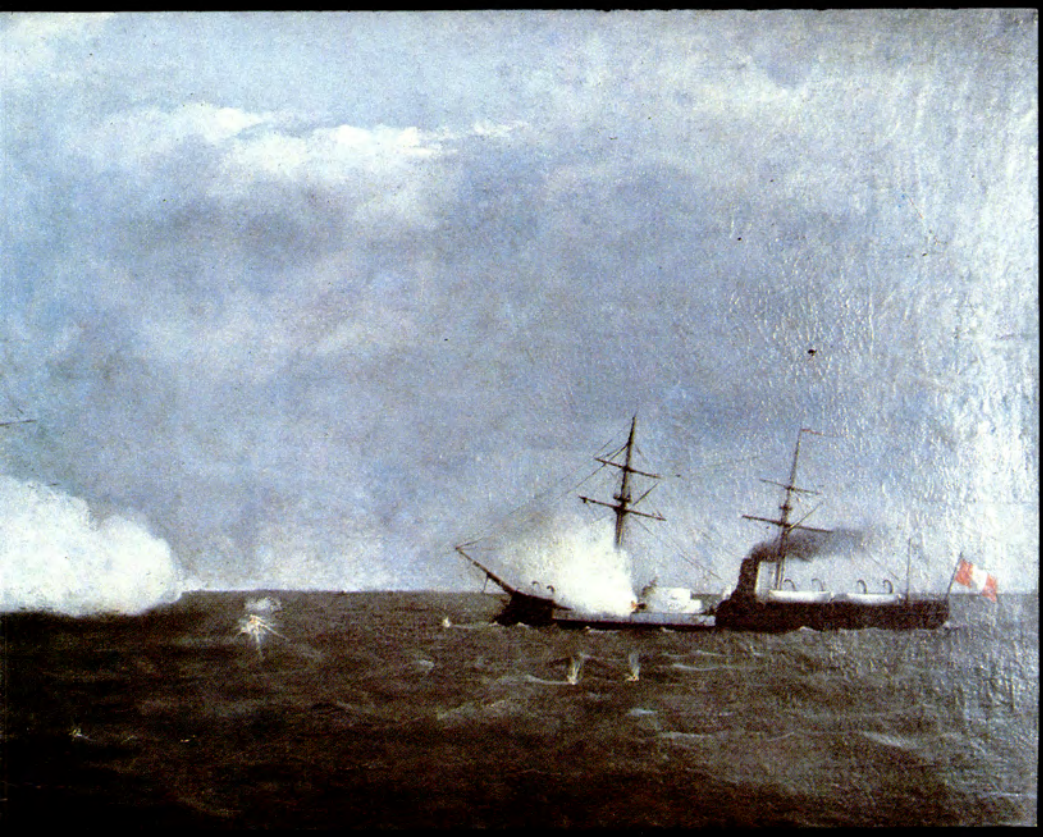
Prado ha autorizado oficialmente la aprehensión de una de nuestras naves de guerra, la ha estimulado con recompensas, ha invitado a ella en comunicación singular a cada uno de los países extranjeros; la amenaza de una intervención se ha dejado oir en público en una respuesta del representante inglés a algunos de sus nacionales, y no ha tenido una sola voz de

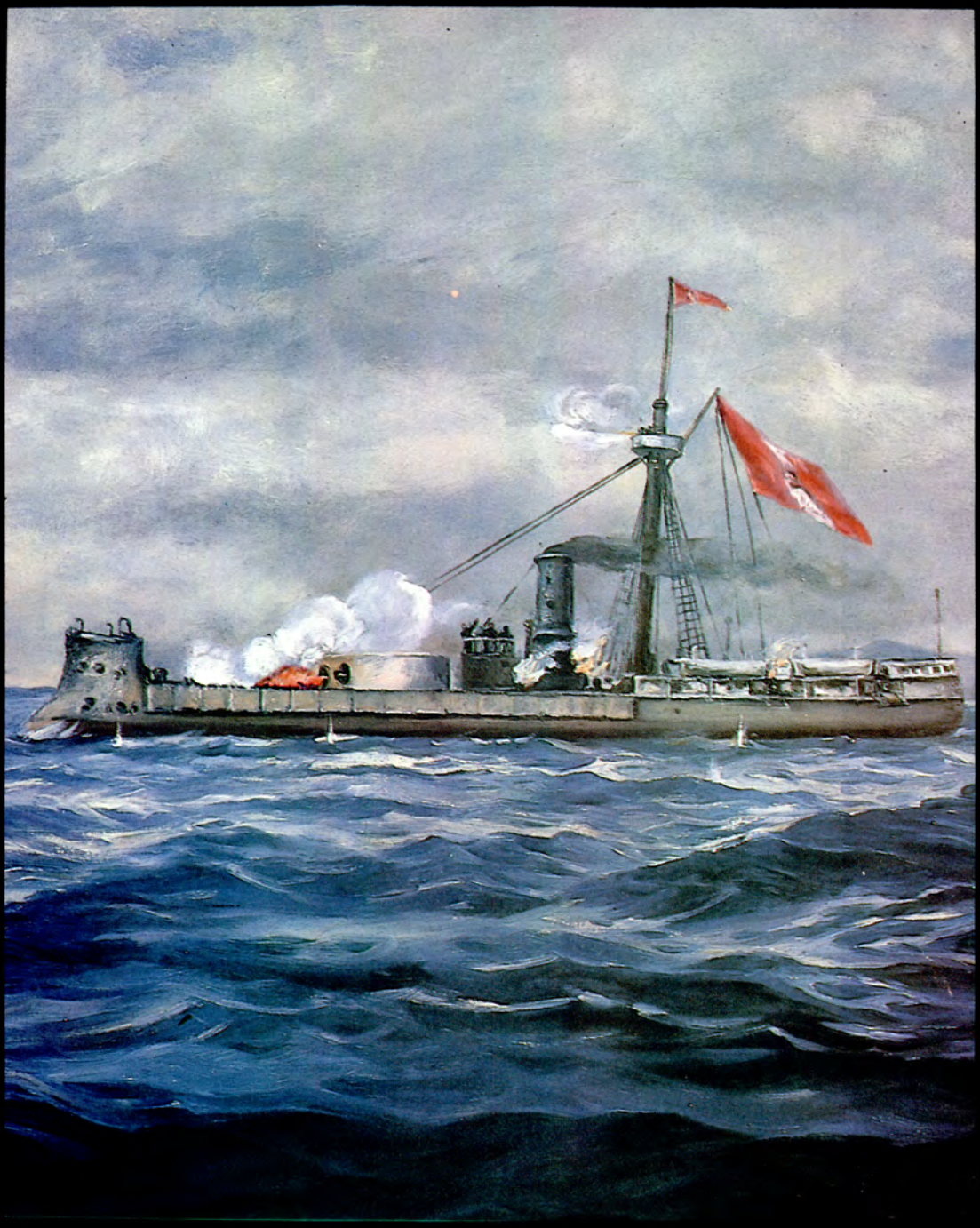
Capitán de fragata
LUIS GERMAN ASTETE.
Leal colaborador de Piérola.

Oleo de autor nacional anónimo,
existente en el Museo Naval del Perú,
que representa el combate de Pacocha.









Monitor *Huáscar*,
con la bandera al tope,
navegando en aguas peruanas.
Su leyenda comenzó en Pacocha y
no terminará jamás. Esta pintura se conserva
en la Asociación de Oficiales Generales.

protesta contra ella, apresurándose por el contrario a agasajar inusitadamente, y sin motivo al almirante de aquel país; y le visita en persona a bordo de su nave; y sus agentes anuncian gozosos en los países extranjeros aquella amenaza y llegan a pedir para el *Huáscar*, con escándalo de los gobiernos que tales demandas reciben, el que sea tratado como buque pirata; esto es, que sea tomado por la fuerza por toda potencia extranjera que tenga los medios para ello.

El gobierno de Lima está presentando ante el mundo un espectáculo que nos humilla, que subleva el patriotismo más adormecido; un espectáculo que nuestro orgullo nacional creía imposible en ningún peruano y menos aún en quienes ocupan aquel alto puesto.

Si algún sacrificio me fuera demandado, yo no lo omitiría para ocultarlo, para que lo que estamos viendo no fuese, no pudiese ser verdad. Por desgracia aquello es ya imposible.

En su culpable ceguedad, el gobierno de Lima no ha visto que con aquel demostraba además su debilidad, su impotencia, su no envidiable posición ante el país. Ha llegado hasta olvidar, por otra parte, cuál sería su situación si una agresión extranjera se consumase contra nosotros, no ha pensado de qué lado están en la lucha nuestras naves de guerra, que aún retiene en sus manos; cuál sería la indignación del Ejército y del pueblo del Perú. Aún cuando nada tuviéramos que demandarle basta lo hecho para levantar la indignación indominable y tremenda en el último de los peruanos.

Que no la colme sin embargo. Que no deje completar la historia de nuestros infortunios con el recuerdo de una traición y una infamia semejantes. Yo renunciaría con toda mi alma, a las ventajas que nos ha traído en la lucha, conquistadas al precio de aquel espectáculo.

No es posible creer que las fuerzas de Su Majestad británica llegasen a realizar una amenaza que en servicio de Inglaterra debió no ser formulada; ni se prestasen a los deseos del gobierno de Lima. El éxito de un combate no es posible, de otro lado, predecirlo de antemano.

Más, sea de ello lo que fuese y suponiendo que sucumbiésemos en la lucha, la primera de nuestras naves sepultada en el océano, por la flota inglesa, sería el imperecedero pedestal de nuestra grandeza y amor a la patria, la eterna ignominia de los malos peruanos que combatimos y acaso la resurrec-

ción del Perú al porvenir que para él buscamos. Juzgad si podríamos ambicionar más.

Compatriotas:

Nada temáis por la soberanía y dignidad del Perú. Terminadas nuestras previsiones, salimos en breve para hallarnos en medio de vosotros.

Vamos precisamente en busca de los que llegan hasta mendigar o provocar el apoyo extranjero para conservar un puesto que arrebataron y que se sienten impotentes para defender.

Si esa intervención se efectuase, cualquiera que sea la forma en que tenga lugar, estad seguros de que quedará escrito en nuestros mares, con caracteres que no se borran, de qué manera saben los peruanos sostener el honor de su bandera y la soberanía de la República. Vuestro conciudadano. *NICOLAS DE PIEROLA.* A bordo del *Huáscar.* Mayo 25 de 1877"[76].

Con hechos, con su conducta y la de los hombres embarcados en el *Huáscar*, Nicolás de Piérola probaría pocos días después que sus palabras no eran baladronadas; que estaba dispuesto a sucumbir en defensa de sus ideales y en defensa del pabellón nacional. De todo podían criticarlo sus tenaces adversarios políticos: menos de falta de valor.

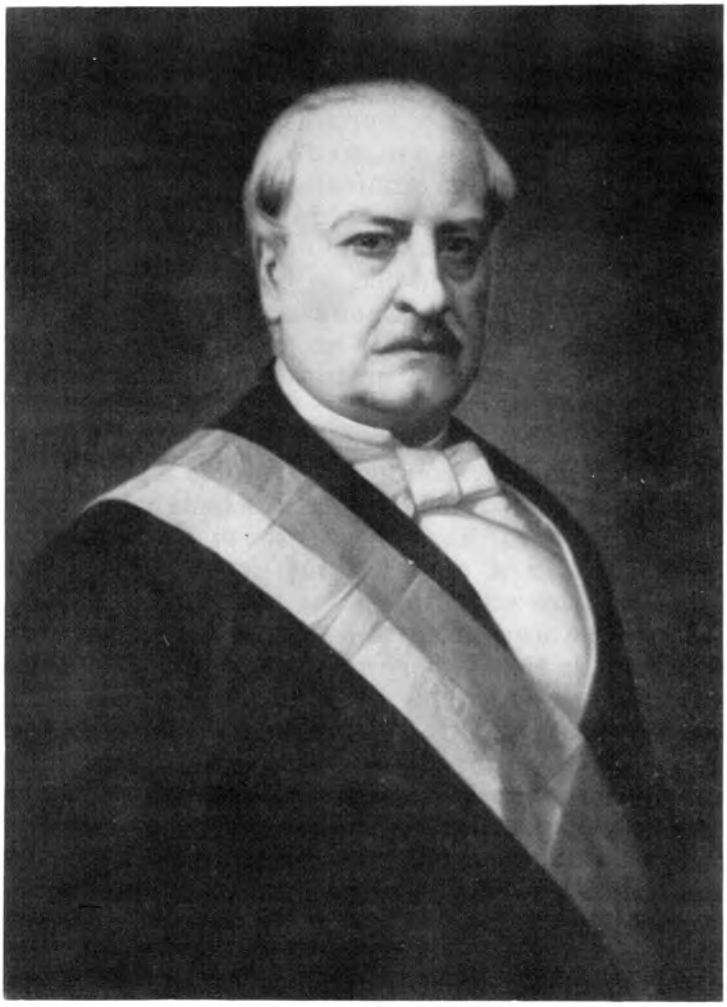
Ya estaba el monitor en son de combate. El 20 de mayo la lentísima Escuadra de Operaciones había zarpado de Mollendo. El 18, en la noche, el *Shah* levó anclas y se hizo a la mar. Veamos cómo describe el cónsul británico en el Callao la reacción que se produjo entre nuestros compatriotas ante la inminente intervención extranjera contra el *Huáscar.*

"El público —apuntaba el cónsul— sabía que el *Shah* no permanecería mucho tiempo en el Callao, pero su salida repentina creó cierta sorpresa y pronto comenzaron a circular rumores que había ido en busca del *Huáscar* y que esto lo había hecho a pedido del gobierno peruano. Poco a poco esta impresión se fue haciendo general, y cuando ya no cabía ninguna duda respecto al primer punto, el clamor en contra de lo que se consideraba una intervención extranjera en las riñas domésticas del Perú, se hizo más fuerte y apasionado. La Plaza de Armas de Lima se llenó de gente y junto con las amenazas contra las autoridades del gobierno por su alegada complicidad en el ataque contra el acorazado peruano se oyeron los gritos de: ¡Muerte a los ingleses! ¡Afuera el Ministro inglés!,

etc. Se repartieron volantes incitando al pueblo a vengarse por lo que se consideraba un ultraje a la bandera nacional, los cuales, afortunadamente, no produjeron ningún efecto dañino. Un factor no sin importancia en esta conmoción popular fue la publicación de cierta correspondencia que había transcurrido entre algunas firmas comerciales inglesas en Lima y la Legación británica sobre el asunto de la protección. Podría ponerse en tela de juicio si las circunstancias del caso eran tales como para requerir la aplicación de este tipo de medidas, pero no cabe duda que fue inadecuado el haber publicado esta correspondencia en un periódico en inglés de la localidad. Ello tenía la apariencia de una amenaza. Eso irritó a la gente entre la cual vivimos y, puesto que no podía servir a ningún buen propósito, fue una ofensa gratuita a su suceptibilidad. Por tales razones y porque esa falta de tacto en momentos peligrosos tenía que producir resultados lamentables, es que el procedimiento ha sido muy condenado. Aparte de este punto de vista sobre el asunto, muchos súbditos británicos se han visto inducidos a repudiar los sentimientos expresados en esa correspondencia y aún a culpar a las autoridades navales británicas. Los recortes adjuntos de los periódicos locales, en los cuales se incluye una protesta de algunos ciudadanos de los Estados Unidos de Norteamérica contra lo que ellos llaman una infracción de la doctrina de Monroe, le dará a V.E. una idea de la situación en el momento en que estoy escribiendo"[77].

La opinión pública mostrábase ahora mayoritariamente a favor de Piérola. El patriotismo se había encendido con inusitada fuerza. El *Califa*, de aventurero golpista, pasaba a convertirse en gonfalonero del honor nacional. A nadie escapaba tampoco lo gallardo de su gesto. No había dudado en aceptar la posibilidad de enfrentarse a la Escuadra nacional ni tampoco a las poderosas unidades británicas. Prado y García y García debieron darse cuenta que habían cometido un gravísimo error al promulgar el decreto del 8 de mayo. Mas ahora, ya nada podían hacer.

El 23 de mayo el *Shah* llegó a Iquique. Ese mismo día entró a dicho puerto la corbeta *Amethyst*, procedente de Caldera. El 24 ambos buques ingleses llegaron a Arica —al medio día— y siguieron al norte. El 25, a 13.00 horas la *Amethyst* fondeó en Mollendo. El *Shah* continuó hasta Quilca.



General LUIS LA PUERTA
Primer Vice-Presidente de Mariano Ignacio Prado.
Al parecer jugó papel importante en las negociaciones
del Gobierno para que el almirante de Horsey
partiera en procura del rebelde
monitor *Huáscar*.

En el *Huáscar* el entusiasmo era vibrante, contagioso. Piérola y los suyos eran conscientes que se habían convertido en los protagonistas de un episodio sobre el cual recaía el pensamiento, la inquietud y la esperanza de centenares de miles de peruanos. El 26 de mayo habían salido de Cobija sin rumbo fijo. Sabían, eso sí, que era necesario forzar lo antes posible un desembarco. La revolución no podía circunscribirse al ámbito del monitor. Hubo, pues, varias juntas de guerra y se tomó una decisión: capturar Pisagua. El comandante Manuel María Carrasco ordenó bajar las falcas: el *Huáscar* seguía navegando en son de combate.

Con una rapidez que asombra se había organizado a los hombres que componían la dotación del *Huáscar*. Muestra de ello es la Orden General emitida a bordo el 24 de mayo de 1877, suscrita por Luis Germán Astete y que involucraba a la Armada y Ejército Regenerador. El documento constaba de 14 artículos y su contenido lo juzgamos interesante y significativo. Decía:

"Armada y Ejército Regenerador. A bordo del monitor *Huáscar*, mayo 24 de 1877.

Art. 1º Su Excelencia el Jefe Supremo Provisorio de la República impuesto del parte detallado de los sucesos acaecidos en la noche del 6 del presente en la bahía del Callao y a bordo del monitor de guerra *Huáscar* así como de las otras practicadas por este hasta la fecha en que ha montado la expresada nave de guerra, no sólo los reviste de su entera aprobación, sino que envía a todos y a cada uno de los que en ella han tenido parte, en la posición respectiva en lo que han hecho, una palabra de felicitación y aplauso. Juzgando que acontecimientos de esa naturaleza no pueden ser acometidos sino al impulso de poderosas convicciones y del vivo sentimiento de la patria y sólo por los que no reparan en sacrificios ni tienen otra preocupación que la salud pública; ni han podido ser llevados a feliz término, especialmente en las circunstancias en que lo han sido éstos, sin una inteligencia, resolución, audacia y disciplina que centuplican su valor, siéntese orgulloso de ponerse al frente de los que tripulan actualmente el *Huáscar* y encuentra en su reciente conducta garantía segura de éxito para la Causa de la Regeneración Nacional proclamada, y la previa

campaña que ella demanda. Esta será digna de la manera con que se ha iniciado. La verdadera y más amplia recompensa del merecimiento respectivo contraído y del que viene la ocasión de contraer, será la salvación de la patria de su abrumador presente y el ancho y hermoso porvenir que ante ella abrirá el triunfo que vamos a conquistar.

Art. 2º Deseando sin embargo Su Excelencia dejar constante testimonio del merecimiento contraído, así como que la República aproveche los servicios de los referidos ciudadanos en el puesto a que son acreedores por las aptitudes que acaban de hacer ostensibles, ha tenido a bien en esta fecha ascender a la clase de capitanes de corbeta efectivos a los graduados don Juan Duffó y don Manuel María Carrasco, a capitán de corbeta efectivo al teniente primero don Manuel Valderrama, a tenientes primeros a los tenientes segundos don Manuel Fernández Dávila, don Bernabé Carrasco, y don Pablo Aquilino Duffó, a tenientes segundos a los alfereces de fragata don Manuel de la Puente y don Elías Higginson, ha mandado extender despachos de alférez de fragata a los pilotos don Víctor de la Puente y don Octavio Herrera, título de guardiamarina a don Julio Lostaunau, ascender a la clase de coronel efectivo al graduado don José María Alvizuri, a mayor efectivo al capitán don Alvaro Garfias, a mayor efectivo al capitán graduado don Agustín Aguirre, a capitán efectivo al teniente don Abelardo Lara, a teniente efectivo a don José Carrasco, a teniente graduado al cabo primero don Mariano Muñoz, a sub-tenientes al sargento segundo don Juan D. Tello, al cabo primero don Antonio Carbajal, al cabo segundo don Antonio Moscoso y a los distinguidos don Emilio Morales, don Inocencio Cutimbo y don Ricardo Escobar; disponiendo al mismo tiempo que los despachos de las clases indicadas se extenderán en la primera oportunidad y con la antiguedad de 6 de mayo del presente año. Así mismo Su Excelencia reitera los ascensos conferidos, de capitán de navío a don Luis Germán Astete y de coronel efectivo a don Federico Larrañaga, en el año de 1874.

Art. 3º Su Excelencia aplaude el patriótico entusiasmo con que se han apresurado a presentarse a bordo, a la primera noticia de la proclamación del *Huáscar*, los señores jefes y oficiales el capitán de fragata don Fermín Hernández, los tenientes coroneles don José María Echenique, don José Barredo, don Antolín Benavides, los mayores don Ramón Castro, don Ma-

riano Casanova y el teniente don Pedro José Saco, cuyos ascensos anteriores se reiteran.

Art. 4º Su Excelencia declara acreedores al reconocimiento público, en distinguida manera, a los ciudadanos don Juan Martín Echenique, don Carlos Piérola y al Inspector del resguardo don José Carrasco, que tomaron parte en los sucesos del 6 del presente a bordo del *Huáscar*; y se congratula por el entusiasmo de los voluntarios presentados sucesivamente a prestar sus servicios en los puertos del Perú a que el *Huáscar* ha arribado. Dispone, así mismo, se haga mención muy especial de los ciudadanos don Enrique Bustamante y Salazar y don Guillermo Billinghurst, que, además de sus anteriores servicios han venido en su compañía.

Art. 5º Así mismo Su Excelencia ha dispuesto en esta fecha se organice la plana mayor de la Escuadra Regeneradora de la manera siguiente: Comandante General el capitán de navío don Luis Germán Astete, Mayor de Ordenes el capitán de corbeta don Juan Duffó, Secretario de la Comandancia General el capitán de fragata don Fermín Hernández, Ayudante de la Comandancia General el alférez de fragata don Víctor de la Puente, amanuense de la secretaría don Manuel Guevara.

Art. 6º Así mismo Su Excelencia ha dispuesto con esta fecha quede organizada la dotación del *Huáscar* del modo siguiente: comandante el capitán de corbeta don Manuel María Carrasco, segundo comandante el de igual clase don Manuel Valderrama. Tenientes primeros don Manuel F. Dávila, don Bernabé Carrasco y don Pablo Aquilino Duffó, tenientes segundos don Manuel de la Puente y don Elías Higginson, alférez de fragata don Víctor de la Puente y don Octavio Herrera, guardiamarina don Julio Lostaunau.

Art. 7º Así mismo, Su Excelencia ha dispuesto con esta fecha que los oficiales de marina y oficiales, clases y soldados que resulten ascendidos conforme a las disposiciones de esta Orden General, continúen prestando, por ahora, sus servicios como en las clases que tenían anteriormente.

Art. 8º Así mismo, Su Excelencia, ha dispuesto con esta fecha, en atención a los importantes servicios prestados el 6 de mayo y posteriormente, y en atención a las aptitudes que en él concurren, ascender a tercer maquinista de la Armada al cuarto de la misma don José Federico López, y ha designado para cuarto maquinista, a mérito de los conocimientos especiales que ha demostrado, a don David Arancibia.

Art. 9º Así mismo, Su Excelencia, deseando premiar de algún modo el importante servicio prestado a la República por todos los individuos de las tripulaciones y guarniciones de los buques de la Armada nacional, *Huáscar* y *Apurímac* en la noche del 6 de mayo, ha dispuesto en esta fecha que todos los indicados individuos sean considerados en las listas de revista con una gratificación sobre el haber que les correspondía conforme a la clase que tenían en aquella fecha, en el orden siguiente: el contramaestre Cornelio Danas con el haber de capitán de infantería de ejército, el contramaestre Federico Noguera con el haber de teniente de infantería de ejército, los oficiales de mar, cabos y fogoneros y clases de las guarniciones 10 soles, los artilleros de preferencia y ordinarios, fogoneros y soldados distinguidos 8 soles, los marineros y soldados 6 soles, los grumetes 4 soles.

Art. 10º Así mismo, Su Excelencia, ha dispuesto en esta fecha que las guarniciones del *Huáscar* y del *Apurímac* existentes hoy a bordo del primero de estos buques, así como los voluntarios que en ella se han dado de alta y otros serán la base del batallón "Huáscar" que se formará oportunamente, hasta tanto que esto tenga lugar continuarán prestando sus servicios como guarnición a bordo del monitor *Huáscar*.

Art. 11º Así mismo, Su Excelencia, ha dispuesto en esta fecha se organice una columna de honor, al mando del coronel don Federico Larrañaga, con los jefes y oficiales del ejército hoy existentes a bordo del monitor *Huáscar*, con excepción del coronel don José María Alvizuri, y en cuya columna de honor se darán de alta hasta nueva orden todos los jefes y oficiales del ejército que desde esta fecha se presenten a bordo.

Art. 12º Así mismo, Su Excelencia, ha nombrado con esta fecha ayudante de campo de Su Excelencia el Jefe Supremo Provisorio al coronel don Mariano Alvizuri.

Art. 13º Así mismo, Su Excelencia, ha dispuesto en esta fecha se encargue accidentalmente de la comisaría el ciudadano don Guillermo E. Billinghurst.

Art. 14º Así mismo, Su Excelencia, ha tenido a bien disponer se prefije que: los ascensos conferidos o reiterados en esta Orden General y los que en adelante se confieran, se contarán otorgados como ascensos sobre las clases debidamente comprobadas al tiempo de la calificación.

Por encargo de Su Excelencia el Jefe Supremo de la República, *LUIS GERMAN ASTETE* (firmado)"[78].

El 28 de mayo, al mediodía, el monitor *Huáscar* bombardeó el pequeño puerto de Pisagua. Fuerzas de desembarco, al mando del comandante Mariano Alvizuri, tomaron posiciones en tierra. La guarnición se defendió hasta donde fue posible y terminó retirándose del escenario de la lucha. Cayeron prisioneros el capitán de puerto, Simón Cáceres, y el comandante del resguardo Ramón Pacheco, a quienes los pierolistas decidieron después dejar en libertad. Leamos el pormenorizado parte que, sobre el particular, presentó al Jefe Supremo el comandante Alvizuri.

"A bordo del *Huáscar* en la mar, mayo 29 de 1877. Al Excelentísimo señor Jefe Supremo Provisorio de la República.

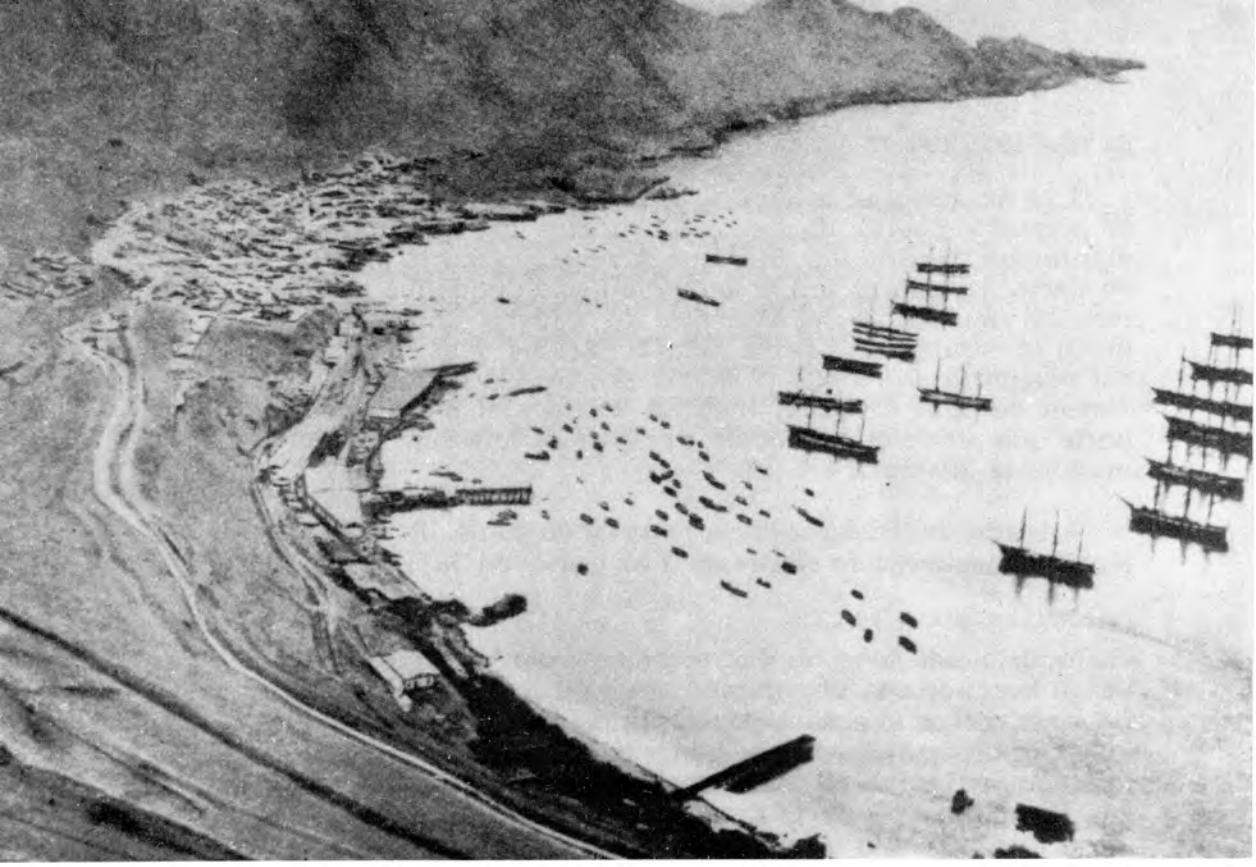
Excelentísimo señor:

Comisionado especial y directamente por V.E. que antes me había honrado con el nombramiento de su ayudante de campo, para dirigir el ataque de ocupación sobre la plaza de Pisagua, cumplo con el deber de poner en conocimiento de V.E. las operaciones que se efectuaron para desalojar y batir las fuerzas enemigas que la guarnecían.

La fuerza puesta a mi disposición para tal objeto constaba de los 45 hombres base del batallón "Huáscar", la que se dividió en tres fracciones iguales: la una comandada por el teniente coronel don José Barredo, y los señores sargentos mayores don Mariano Casanova y capitán don Abelardo Lara, la otra por el sargento mayor don Agustín Aguirre y los tenientes don Pedro J. Saco y don José Carrasco, y la última por el teniente coronel don Antolín Benavides y sargentos mayores don Ramón Castro y don Alvaro Garfias y sub-teniente don Manuel A. Ramírez, llevando el que suscribe como ayudante al señor don Guillermo Billinghurst y un corneta de órdenes.

A las 5.00 a.m. ordené se embarcara esta fuerza en tres embarcaciones, que por orden de V.E. se habían dispuesto, y realizado esto nos dirigimos sobre la pequeña caleta denominada "Huanta" marchando a la cabeza aquella en que iba la fuerza a órdenes del teniente coronel Benavides y que montaba el que suscribe.

Varada esta embarcación para facilitar el desembarque, en la citada caleta y mientras llegaban las restantes, destaqué esa fuerza a ocupar una pequeña eminencia situada a nuestra derecha sobre el camino real que conduce de las salitreras a



Puerto de Pisagua en los
días de la rebelión del monitor *Huáscar*.

Pisagua, con el objeto de observar los movimientos del enemigo y proteger el desembarque del resto de nuestras tropas, en caso de que fuéramos atacados. A los pocos momentos llegaban y eran también también varadas, las dos embarcaciones que venían a retaguardia; y, ya en tierra todos, dispuse que éstas regresasen al *Huáscar*, y que la que me había conducido a órdenes del capitán de fragata don Fermín Hernández, se dirigiese costeando hacia el muelle, a fin de procurarnos en el momento oportuno las municiones de reserva, y ordené inmediatamente al comandante Barredo que con su fuerza desplegada en guerrilla subiese al cerro hasta ocupar el camino del ferrocarril que va por la parte más alta, y al sargento mayor Aguirre en el mismo orden siguiera ese movimiento; y uniéndome entonces sobre el camino real con la fuerza comandada por el teniente coronel Benavides, nos pusimos en marcha sobre la población.

En tales instantes observamos una tropa enemiga, que en número más o menos de 35 hombres, abandonando el pueblo, ascendía el cerro dirigiéndose a ocupar en el mismo posición ventajosa y dominante; lo que pudo conseguir sin gran dificultad, merced a que marchaban por un camino aunque ascendente desembarazado; mientras la nuestra a órdenes del teniente coronel Barredo y mayor Aguirre, teniendo que vencer un terreno escabrosísimo, les era casi imposible avanzar. Al aparecer el enemigo rompimos simultáneamente los fuegos; y ordenando a los citados jefes los sostuvieran con vigor contra ella, contando con que, como sucedió, serían apoyados por la artillería del *Huáscar*, continué mi marcha sobre la población. Apenas a tiro de ésta, una fuerza de 20 matriculados que había organizado el administrador de la Aduana, y que se hallaba colocada sobre las casas y tras las trincheras levantadas al efecto, rompió sus fuegos sobre nosotros: trabándose aquí una encarnizada lucha, en la que el enemigo aprovechando todas las ventajas de su situación cedía el terreno muy paso a paso. Tanto porque la tenaz resistencia del enemigo aunque acorralado al fin, y que parapetado y superior en número, hacía indispensable un esfuerzo para decidir y terminar rápidamente el combate, cuanto porque a consecuencia de los disparos hechos por el *Huáscar*, la tropa enemiga que había ocupado el cerro, se batía en retirada y casi dispersa para tomar las cumbres, ordené vinieran a apoyar el ataque los nues-

tros que la combatían, dejando para más tarde el continuar en su persecución. A la vista de este esfuerzo, el enemigo desalentado comprendiendo que de su parte no tenía de dónde esperarlos, presentó ya sólo una débil resistencia, y dispersóse a los pocos tiros, dejando prisionero en nuestro poder al teniente don N. Risco, y 4 individuos de tropa.

Al ocupar el cuartel encontramos 28 rifles y 3 cajones de municiones sistema Minie, y 500 cebas, todo lo que fue remitido a bordo del *Huáscar*.

En aquella jornada fue herido gravemente el teniente coronel Mori Ortiz, jefe de la fuerza enemiga; y por informes tomados en la población, supimos que habían tenido tres o cuatro muertos y algunos heridos. Por nuestra parte tenemos que lamentar la muerte de los sub-tenientes don Juan de Dios Tello y don Francisco (sic) Cutimbo, así como la del soldado José María Rodríguez; y las heridas sufridas por el teniente don Pedro J. Saco, y demás individuos de tropa que constan de la relación adjunta.

No terminaré Excelentísimo señor, sin manifestar a V.E. que el comportamiento de todos y cada uno de los señores jefes y oficiales que me acompañaron en este combate ha sido tan valeroso y digno como era de esperarse en quienes tienen en vista antes que todo la gloria y el porvenir de la patria.

Dios guarde a usted Excelentísimo señor,

JOSE MARIA ALVIZURI (firmado).

Relación nominal de los señores oficiales e individuos de tropa del expresado que han sido muertos y heridos en el combate del puerto de Pisagua ocurrido el día de ayer:

Teniente don Pedro José Saco: herido
Sub-teniente Juan de Dios Tello: muerto
Sub-teniente Inocencio Cutimbo: muerto
Sub-teniente Modesto Carbajal: herido
Sargento Anselmo Vargas: herido
Sargento Juan Aragón: herido
Cabo primero Paulino Torres: herido
Soldado Santiago Maldonado: herido
Soldado José María Rodríguez: muerto

En la mar a bordo del *Huáscar*, mayo 29 de 1877.

El Jefe accidental.

AGUSTIN AGUIRRE[79]".

Para los revolucionarios las cosas no marchaban bien. Habían encontrado una fuerte resistencia en Pisagua y no llegaban noticias de levantamientos en tierra a favor de Piérola. Mientras continuaban en Pisagua, felizmente con las máquinas del *Huáscar* caldeadas, un vigía dio la voz de alarma. Oteaba humos en el horizonte. Eran la *Independencia*, la *Unión* y la *Pilcomayo*, que navegaban desde Iquique a toda máquina. El *Atahualpa*, por inútil, había sido dejado en dicho puerto. Veinticinco minutos más tarde, entre la caleta de Junín y punta Pichalo, se daría comienzo al combate. Se desarrolló de la manera siguiente, según la versión de un testigo, que trasladamos literalmente en nuestro propósito de brindar información que tenga color de época y se acerque lo mejor posible a la verdad:

"El *Huáscar* al encontrarse próximo a la *Independencia*, la atacó con el ariete; pero la fragata se le puso también de proa y aquél se vio obligado a cambiar de táctica, decidiendo batirse en círculo. La *Independencia* que siempre le presentaba la proa y gobernaba sobre él, fue acortando la distancia sin hacer disparo alguno haste que hallándose a 800 metros próximamente, el *Huáscar* rompió los fuegos, que inmediatamente fueron contestados por la fragata y por la *Unión* y *Pilcomayo*, que por ser buques débiles habían recibido orden de aguantarse a una conveniente distancia.

El choque, que duró una hora más o menos, fue bastante recio entre el *Huáscar* y la *Independencia*. Hizo el primero 5 tiros con sus cañones de a 300 y uno de a 40, y la segunda 10 con su cañón de proa de 150, y 30 con los cañones de 70 de su batería.

El *Huáscar* tan diestramente batido por la fragata, suspendió sus fuegos y gobernó sobre tierra a toda fuerza de su máquina, lo que hizo suponer que, gravemente herido, trataba de buscar la playa; pero poco después hizo rumbo al sur cambiando finalmente al noroeste.

La *Independencia* que por el mal estado de sus calderas no puede andar más de cinco millas, no pudo seguirlo; fue la *Unión* la que se lanzó en su seguimiento, cañoneándolo a corta distancia y haciéndole dos cargas de fusilería, que eran contestadas débilmente.

La oscuridad de la noche y la proximidad de la tierra, vinieron en auxilio del *Huáscar*, que al norte ya de la quebrada de Pisagua, lo perdió de vista la *Unión*.

Las averías sufridas en la *Independencia* son insignificantes: una bomba de a 300 del *Huáscar*, que pasó por entre el palo trinquete y la tabla de jarcia de estribor, perforó la chimenea, y cortando la tira de los aparejos de la chalupa, causó la caída de ésta al agua y su pérdida, y sacó dos individuos de tropa ligeramente heridos.

La *Unión* sólo tiene algunos cabos de la maniobra de babor trozados: en cuanto al *Huáscar*, es de suponerse con fundamento que haya sufrido algo"[80].

Más ilustrativos son los documentos oficiales. Veamos primero el del comandante Juan Guillermo More.

"Comandante General de la Escuadra de Operaciones. Fragata *Independencia* al ancla Iquique mayo 29 de 1877.

Señor general Ministro de Estado en el Despacho de Guerra y Marina.

Señor general Ministro:

Habiendo tenido conocimiento por el vapor inglés *John Elder*, entrado del norte a las 6.00 a.m. de ayer, de haber a las 3 de la mañana del mismo encontrado al *Huáscar* al frente de Pisagua, como a 8 millas de tierra, se mandó activar los fuegos de las hornillas a la *Independencia* y *Pilcomayo* y dio instrucciones al *Atahualpa* y *Limeña* para permanecer en este puerto.

Avistada la corbeta *Unión* a las 8.30 a.m. se ordenó levar anclas, y ejecutada esta maniobra a las 9.00 gobernaron en demanda del buque divisado; a las 10.00 nos pusimos al habla obteniendo del comandante Portal confirmación de la noticia dada por el vapor de la línea de Magallanes ya citado.

Acto continuo hicimos rumbo al norte seguidos de la *Unión* y *Pilcomayo*, este último buque tuvo que separarse del convoy para comunicar con el vapor inglés caletero que venía del norte en demanda de Iquique, reincorporándose a 2.00 p.m. cumplida que fue su comisión, manifestando que el buque reconocido era un vapor de la Compañía Inglesa, procedente de Pisagua, donde dejaba al *Huáscar* operando desembarco de fuerza armada a la que se hacía resistencia de tierra.

Eran 4.30 p.m. cuando de la *Independencia* se avistaba al *Huáscar* navegando a toda fuerza en franquía de la bahía de Pisagua: inmediatamente se comunicó por telegráfo —"el buque enemigo a la vista"— y se impartieron las órdenes para el combate. Desde este momento gobernamos sobre el buque rebelde que rompió sus fuegos de artillería gruesa por babor a 5.25 de la tarde, después de haber evolucionado de oeste al suroeste por el sur, estando como a 8 millas de la costa entre Junín y Pichalo; queriendo estrechar más la distancia que nos separaba que era de unos 1,500 metros, continuamos sin responder e hicimos nuestro primer disparo a 1,000 metros con el colisa de proa por la amura de estribor, sin interrumpir nuestra marcha de 5 1/2 millas velocidad mayor de la *Independencia.* Empeñado así el combate por la capitana le siguió la *Unión* y *Pilcomayo* sucesivamente, hasta hacerse general el fuego y por ambos bordos; a las 6.55 p.m. el *Huáscar* que maniobraba a media fuerza de máquina, se ponía en fuga con toda velocidad, suspendiendo sus fuegos con un gobierno inestable, demostrando tener averías en sus piezas de torreón y en el timón.

El poco andar de la *Independencia* impedía dar alcance al enemigo y a no ser este inconveniente le habríamos rendido poco tiempo después de la retirada emprendida, estando a tiro de rifle.

Verificada la fuga, pudo la corbeta *Unión* aprovechando de su andar superior, acosar al enemigo hasta perderlo de vista a 7.30 p.m. en la oscuridad de la noche.

Hoy en la mañana entré al puerto de Pisagua con la división después de haber permanecido frente a él durante la noche.

Vinieron a bordo el capitán del puerto, administrador de la Aduana y comandante del resguardo, quienes me impusieron se conservaba allí el orden público y que los revolucionarios no habían encontrado eco, retirándose precipitadamente dejando en la población tres soldados de su antigua guarnición, replegados a las fuerzas del orden, seis muertos y dos heridos, cuando tuvieron conocimiento de estar a la vista la fuerza naval de mi mando.

Nuestras bajas son dos soldados heridos por casco de bombas, en la *Independencia.*

Las averías sufridas, de muy poca consideración: la chimenea de la capitana y válvula de escape atravesados por una

bomba de 300 libras; maniobra de babor y amarras de embarcaciones menores, cortadas por los proyectiles enemigos.

La corbeta *Unión* también ha recibido algunas balas de rifle sin causarle daño.

No tengo palabra con que recomendar al Supremo Gobierno el comportamiento de los señores jefes y oficiales de la Armada y guarniciones, maquinistas, oficiales de mar, tripulantes y soldados de la división: ellas han correspondido en el combate de Junín, con notable suficiencia y disciplina, digna y valerosamente a la confianza de la nación y del jefe del Estado.

Espero que las medidas tomadas en toda la costa harán que en breve no pueda continuar su fuga el monitor rebelde y sea apresado por las fuerzas que comando.

Dios guarde a usted señor general Ministro,

JUAN GUILLERMO MORE"[81].

El Comandante General de la Escuadra Regeneradora, el capitán de fragata Luis Germán Astete, a su vez, elevó un parte dando cuenta de la acción al Jefe Supremo Provisorio de la República, Nicolás de Piérola. Decía Astete:

Excelentísimo señor Jefe Supremo Provisorio de la República.

Excelentísimo señor:

El día de ayer a las 6.00 a.m. apareció frente al fondeadero de Pisagua la corbeta *Unión* en circunstancias que operaban en tierra nuestras fuerzas de desembarco. Detúvose algunos instantes como en observación de nuestros movimientos y cuando salía el vapor inglés a las 6.30 a.m. le hizo un cañonazo con pólvora para detenerlo, el vapor, que ya había doblado la punta sur del puerto, regresó y se puso al habla con la corbeta.

Salimos después en su persecución, la misma que no pudo tener efecto, pues cuando dimos andar sobre ella se lanzó mar afuera con toda velocidad y a toda la fuerza de su máquina.

Teniendo que prestar nuestro apoyo a las fuerzas de desembarco que aún se batían en tierra y considerando inútil el pro-

seguir en caza del citado buque, desistimos del propósito de perseguirlo y regresamos a la rada; siguiendo la *Unión* rumbo afuera hasta perderse de vista.

Continuaron las operaciones militares en tierra con feliz éxito para la fuerza regeneradora; pero teniendo siempre que lamentar algunas desgracias, consiguientes a la obstinación de los defensores del gobierno de Lima, que no vacilaban en poner en la balanza de la justicia, por contrapeso a los intereses de la patria, los individuales de un gobernante que ha perdido por su conducta pública los derechos a la obediencia y los respetos que se deben guardar tan sólo a los que cumplen con la Constitución y las leyes patrias.

Eran las 4.30 p.m. del mismo día, cuando tuvimos noticias por un vigía colocado en las alturas de tierra, que se aproximaba la Escuadra compuesta de 3 buques que navegaban a babor sobre la Punta de Pisagua. Procedimos en el acto a largarnos de la boya sobre que estábamos amarrados y nos pusimos en movimiento franqueándonos de la misma punta. A poco descubrimos la Escuadra y principiamos a gobernar de manera a tomarle el barlovento, lo que pudimos conseguir antes de romper los fuegos y a pesar de los esfuerzos de la fragata *Independencia*, pues los otros buques, corbeta *Unión* y cañonera *Pilcomayo*, se situaron fuera de tiro de su artillería.

A distancia próximamente de una milla de la *Independencia* y frente a la caleta de Junín, hicimos fuego con el cañón de la derecha de la torre, cargado con bomba descargada (sic), haciendo la puntería fuera de su costado de babor y sin ánimo de dañarla. Inmediatamente contestó la fragata con su colisa de proa, cuyo proyectil bien dirigido sin duda cayó como a 20 metros de nuestro costado de babor rebotando y pasando rasante por sobre la cubierta y entre las torres del comandante y de la batería. Después de este tiro abrimos fuego con el cañon de la izquierda de la torre, cuando la fragata presentaba su costado de babor para descargarnos su batería; nuestro proyectil cayó a poca distancia del centro del buque rebotando y atravesando entre los palos mayor y trinquete. Descargó luego la *Independencia* su batería sobre nosotros y se empeño el combate, sin que por nuestra parte pudiéramos ofender el buque contrario por haberse interrumpido el movimiento de nuestros cañones, por haber faltado la cadena de la cigueña de retenido en el uno y por rotura del perno de la roldana de

la cureña del otro. Las citadas causas de descomposición son provenientes por el uso que ha gastado las cadenas; y se ha ordenado su inmediata reparación, como también que se hagan algunas piezas de repuesto con el objeto de evitar que en adelante se sufran interrupciones como las que llevo referidas.

Como nos viéramos obligados a reparar tan serias averías, nos conservamos a una distancia competente de la blindada *Independencia*, prescindiendo por completo de los otros buques, en atención a su debilidad relativamente a nuestra fuerza. Durante el tiempo que empleamos en arreglar nuestra artillería y sorprendidos ya por la oscuridad crepuscular, la *Unión* que se nos había acercado al comprender el entorpecimiento sufrido en la torre, nos hizo un nutrido fuego con su batería el que contestamos con las dos solas piezas de a 40 que tiene a sus costados y sobre cubierta el *Huáscar*. Prevalida la *Unión* como antes queda dicho de la paralización de nuestra torre aproximóse hasta descargarnos a tiro de fusil su batería y hacernos fuego con sus rifles el que fue contestado siempre por la columna de honor y guarnición de este buque, hasta que se hizo un disparo con el cañoncito de a 12 que está colocado a popa. Al descargar esta pieza desapareció el buque contrario con asombrosa rapidez, robando rumbo y casi hasta reventar su calderas. Ya a una gran distancia y percibiendo apenas el humo de su chimenea, hicímosle un tiro con una de las piezas de la torre, quedando todo concluído con este último disparó.

Hicimos rumbo a Pacocha sin novedad.

En este ligero choque con la Escuadra de Operaciones que obedece al gobierno de Lima, la conducta de los señores jefes, oficiales y paisanos existentes a bordo ha estado a la altura de sus antecedentes. La tripulación y la guarnición entusiasta y fieles cumplidores de sus deberes.

Vuestra Excelencia testigo y actor de los acontecimientos que relato, puede mejor que yo, apreciar la digna conducta de sus subordinados y me honro en nombre de todos de aplaudir la enérgica y serena actitud que supo mantener durante la refriega.

Dios guarde a usted muchos años, Excelentísimo señor.

LUIS GERMAN ASTETE"[82].

El comandante del *Huáscar*, capitán de corbeta Manuel María Carrasco, en cumplimiento de la ordenanza, elevó tam-

bién el siguiente parte al Comandante General de la Escuadra Regeneradora:

"A bordo del monitor *Huáscar* en la mar, mayo 29 de 1877

Señor Comandante General:

Tengo el honor de poner en conocimiento de usted, por el conducto regular, que: en el encuentro tenido ayer por este buque de mi mando con la escuadra que obedece al gobierno de Lima, no tenemos que lamentar accidente personal de ningún género y que las únicas averías que se notan a bordo son, dos balas de rifle en uno de los botes y algunas señales en la torre de proyectiles de igual naturaleza.

Creo señor Comandante General, no deber terminar este parte sin recomendar a usted el valor y distinguido celo desplegado en este encuentro por todos y cada uno de los señores jefes, oficiales y demás personas que se encontraban a bordo y de lo que usted ha sido testigo ocular.

Dios guarde a usted,

MANUEL MARIA CARRASCO"[83].

Hagamos un breve paréntesis para trasladarnos a Lima. El choque inevitable entre el *Huáscar* y los buques que obedecían al gobierno, sin mayores consecuencias, fue magnificado por los periódicos y por las autoridades del sur. "¡*Huáscar* puesto en fuga después de hora y media de combate a tiro de rifle!", se escribió, y también "¡El *Huáscar* con serias averías!".

El ministro de Relaciones Exteriores José Antonio García y García, muy complacido por la noticia se apresuró a enviar al Cuerpo Diplomático residente en la capital la siguiente circular, fechada el día 29 de mayo:

"Señor:

Me es grato participar a V.E. que mi gobierno acaba de recibir un despacho telegráfico, anunciándole que la escuadra

de operaciones enviada al sur con el objeto de someter al *Huáscar*, lo encontró en la tarde de ayer en el Puerto de Pisagua que había ocupado en la mañana después de un serio e incalificable bombardeo, y librándole combate lo puso en derrota y recobró el puerto, habiendo escapado el *Huáscar* a favor de la oscuridad de la noche. La división naval continuará en cumplimiento de sus órdenes la tenaz persecución del buque rebelde hasta rendirlo.

En breve estará, pues, realizada la seguridad que en mi circular de fecha 8 del corriente tuve el honor de ofrecer a V.E. de que las medidas adoptadas por el gobierno restituirían muy pronto el mencionado monitor a la autoridad nacional, sin que su alzamiento fuese de ningúna consecuencia para el orden político del país, asentado como se encuentra sobre las sólidas bases de la opinión pública y de la ley.

Acepto V.E. las respetuosas consideraciones con que me suscribo de V.E.

Respetuoso servidor

JOSE ANTONIO GARCIA Y GARCIA"[84].

Cuando los limeños leían el optimista comunicado del canciller en los diarios capitalinos, el *Huáscar* combatía con las unidades británicas del contralmirante de Horsey. Los revolucionarios no habían tenido tiempo de reparar los daños sufridos en el encuentro con la *Independencia*. No le dieron importancia. Estaba en juego el honor nacional y el *Califa* arriesgaba su vida y la de sus fieles seguidores, sin titubear, en tan gallarda empresa. Como escribió Alberto Ulloa Sotomayor un hombre, un peruano, se erguía impávido contra un imperio.

11 MAYO ZARPA CONVOY ESCUADRA DE OPERACIONES CON TROPA PARA EL SUR. 13 MAYO 6.00 p.m. FRENTE A S. LORENZO SE NORMALIZA NAVEGACION

7 MAYO 2.00 p.m. FONDEA SHAH. 18 MAYO ZARPA AL SUR

CALLAO

6 MAYO 8.00 p.m. HUASCAR CAPTURADO POR REBELDES ZARPA AL SUR

I. SAN GALLAN

PISCO

7 MAYO 2.00 p.m. HUASCAR RECALA EN IS. CHINCHA PARA ACEITE Y CONTINUA AL SUR

16 MAYO 3.00 p.m. CONVOY A LA CUADRA DE NAZCA. LIMEÑA PROCEDE COMO BUQUE SUELTO A MOLLENDO

P E R U

9 MAYO 8.00 a.m. HUASCAR RECALA EN QUILCA SE ABASTECE DE ACEITE Y VIVERES, CONTINUA AL SUR

17 MAYO 6.00 p.m. LIMEÑA EN MOLLENDO DESEMBARCANDO TROPAS.
20 MAYO ESCUADRA OPERACIONES ZARPA AL SUR

CAMANA

QUILCA

MOLLENDO

10 MAYO HUASCAR EN MOLLENDO VISITO Y REGISTRO AL VAPOR SANTA ROSA. SIGUE AL SUR

11 MAYO 6.00 a.m. HUASCAR RECALA EN PACOCHA Y SIGUE AL SUR

ILO (PACOCHA)

PTA. COLES

26 AL 29 MAYO SHAH Y AMETHYST PATRULLAN ZONA ENTRE CAMANA Y PTA. COLES EN BUSCA DEL HUASCAR

11 MAYO HUASCAR EFECTUA A 20 MILLAS DE ARICA VISITA Y REGISTRO DE VAPOR JOHN ELDER

ARICA

29 MAYO ENTRE 2.26/5.45 p.m. SE DESARROLLA COMBATE DE PACOCHA ENTRE HUASCAR Y BUQUES INGLESES, LUEGO PROCEDE A IQUIQUE

12 MAYO 8.00 a.m. HUASCAR FONDEA EN PISAGUA VISITA Y REGISTRA VAPOR AMAZONAS. INCIDENTE CON BARCA INGLESA NUNCINA. SE ABASTECE DE CARBON.
13 MAYO EFECTUA VISITA Y REGISTRO VAPOR COLOMBIA
14 MAYO HUASCAR ZARPA PARA EL SUR

Q. Camarones

22 MAYO SHAH ARRIBA A ARICA.
25 MAYO 12a.m. SHAH SE REUNE CON AMETHYST EN ARICA. ZARPAN AL NORTE

PISAGUA

28 MAYO 3.00 a.m. HUASCAR SE CRUZA CON VAPOR JOHN ELDER. A 5.00 a.m. INICIA DESEMBARCO PARA CAPTURA DE PISAGUA. A 4.30 p.m. ZARPA PARA ENFRENTARSE ESCUADRA DE OPERACIONES

PTA PICHALO

MEJILLONES DEL PERU

IQUIQUE

28 MAYO ENTRE 5.25 p.m. Y 6.55 SE DESARROLLA COMBATE ENTRE ESCUADRA DE OPERACIONES Y EL HUASCAR QUE SE RETIRA HACIA EL NORTE A PACOCHA (ILO)

23 MAYO 7.00 a.m. SHAH ARRIBA A IQUIQUE Y SE REUNE CON AMETHYST
24 MAYO ZARPAN DE IQUIQUE AL NORTE

MOLE

PABELLON DE PICA

23 MAYO ESCUADRA DE OPERACIONES LLEGA A IQUIQUE
28 MAYO ENTRE 8.30/10.00 a.m. ZARPA PARA PISAGUA PARA ENFRENTAR AL HUASCAR

19 MAYO AMETHYST ARRIBA A PABELLON DE PICA.
22 MAYO ZARPA PARA IQUIQUE

R. Loa

TOCOPILLA

15 MAYO 3.30 p.m. HUASCAR FONDEA EN COBIJA Y DE AQUI SIGUE VIAJE AL SUR

B O L I V I A

COBIJA

21 MAYO 1.30 p.m. HUASCAR FONDEA EN COBIJA
23 MAYO LLEGA A COBIJA VAPOR LOA CON PIEROLA, SE TRANSBORDA AL HUASCAR Y EMITE PROCLAMA.
26 MAYO HUASCAR ZARPA PARA EL NORTE

MEJILLONES

ANTOFAGASTA

19 MAYO 8.00 p.m. HUASCAR FONDEA EN ANTOFAGASTA EMBARCA A BILLINGHURST Y OFICIALES DEL EJERCITO.
21 MAYO 3.00 a.m. ZARPA DE ANTOFAGASTA AL NORTE

PAPOSO

TALTAL

CHAÑARAL

17 MAYO 9.30 a.m. HUASCAR FONDEA EN CALDERA SE ABASTECE DE AGUA Y VIVERES.
18 MAYO 7.15 p.m. ZARPA PARA ANTOFAGASTA

4 MAYO SHAH ZARPA PARA CALLAO

CALDERA

C H I L E

HUASCO

16 MAYO AMETHYST ZARPA DE COQUIMBO HACIA PERU VIA CALDERA

COQUIMBO

TONGOY

PAPUDO

14 MAYO 8.00 p.m. PIEROLA SALE DE VALPARAISO EN VAPOR ILO HACIA CALDERA, EN DONDE SE TRANSBORDA AL VAPOR LOA CON DESTINO A COBIJA PARA EMBARCARSE EN EL HUASCAR

VALPARAISO

PLANO DE LOS DESPLAZAMIENTOS DEL HUASCAR–ESCUADRA DE OPERACIONES Y LOS BUQUES INGLESES EN MAYO DE 1877

LIMITES Y LINEA DE COSTA APROXIMADAS

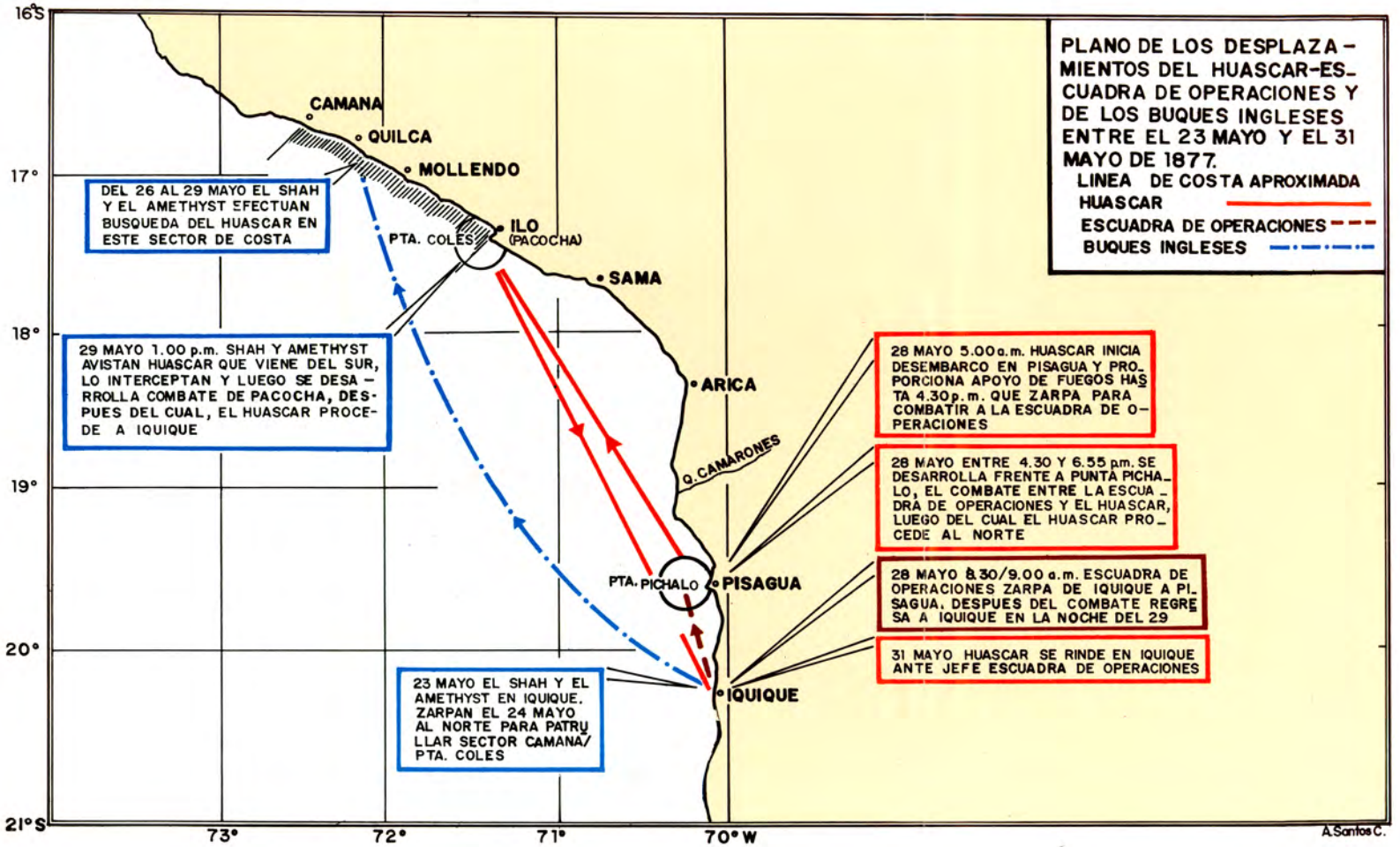
HUASCAR

ESCUADRA DE OPERACIONES

BUQUES INGLESES

FUENTE: PARTES OFICIALES DE LOS PROTAGONISTAS

A. Santos C.


PLANO DE LOS DESPLAZA-MIENTOS DEL HUASCAR-ESCUADRA DE OPERACIONES Y DE LOS BUQUES INGLESES ENTRE EL 23 MAYO Y EL 31 MAYO DE 1877.
LINEA DE COSTA APROXIMADA
HUASCAR
ESCUADRA DE OPERACIONES
BUQUES INGLESES
CAMANA
QUILCA
MOLLENDO
ILO (PACOCHA)
PTA. COLES
SAMA
ARICA
Q. CAMARONES
PTA. PICHALO
PISAGUA
IQUIQUE
DEL 26 AL 29 MAYO EL SHAH Y EL AMETHYST EFECTUAN BUSQUEDA DEL HUASCAR EN ESTE SECTOR DE COSTA
29 MAYO 1.00 p.m. SHAH Y AMETHYST AVISTAN HUASCAR QUE VIENE DEL SUR, LO INTERCEPTAN Y LUEGO SE DESARROLLA COMBATE DE PACOCHA, DESPUES DEL CUAL, EL HUASCAR PROCEDE A IQUIQUE
23 MAYO EL SHAH Y EL AMETHYST EN IQUIQUE, ZARPAN EL 24 MAYO AL NORTE PARA PATRULLAR SECTOR CAMANA/PTA. COLES
28 MAYO 5.00 a.m. HUASCAR INICIA DESEMBARCO EN PISAGUA Y PROPORCIONA APOYO DE FUEGOS HASTA 4.30 p.m. QUE ZARPA PARA COMBATIR A LA ESCUADRA DE OPERACIONES
28 MAYO ENTRE 4.30 Y 6.55 p.m. SE DESARROLLA FRENTE A PUNTA PICHALO, EL COMBATE ENTRE LA ESCUADRA DE OPERACIONES Y EL HUASCAR, LUEGO DEL CUAL EL HUASCAR PROCEDE AL NORTE
28 MAYO 8.30/9.00 a.m. ESCUADRA DE OPERACIONES ZARPA DE IQUIQUE A PISAGUA. DESPUES DEL COMBATE REGRESA A IQUIQUE EN LA NOCHE DEL 29
31 MAYO HUASCAR SE RINDE EN IQUIQUE ANTE JEFE ESCUADRA DE OPERACIONES
16°S
17°
18°
19°
20°
21°S
73°
72°
71°
70° W
A.Santos C.

NOTAS AL CAPITULO V

1. London Public Record Office (LPRO). Legación británica en Lima. Informe de Spencer St. John, ministro plenipotenciario en el Perú, al marqués de Salisbury, Secretario de Estado de la Gran Bretaña para Relaciones Exteriores, diciembre 11 de 1878.
2. *Ibídem.*
3. LPRO. Informe de Mr. Graham, encargado de la legación británica en Lima al Secretario de Estado de la Gran Bretaña para Relaciones Exteriores, julio 23 de 1877.
4. LPRO. Carta de Spencer St. John al marqués de Salisbury, Lima, noviembre 28 de 1878.
5. LPRO. Carta de Spencer St. John al marqués de Salisbury, Lima, octubre 23 de 1878.
6. *El Comercio*, edición del 9 de setiembre de 1875.
7. ULLOA SOTOMAYOR, Alberto... *Don Nicolás de Piérola, una época de la historia del Perú,* segunda edición. Lima, Imprenta Editorial Minerva, 1981, cap. VIII, p. 207.
8. *El Comercio*, edición de la mañana, 8 de mayo de 1877.
9. *El Comercio*, edición de la mañana, 7 de mayo de 1877.
10. AMNP. *Huáscar*, monitor. Comandancia General de Marina. 1877, doc. 26, p. 69.
11. *El Comercio*, edición de la tarde, 7 de mayo de 1877.
12. AMNP. Comandancia General de Marina. 1877. L.C. Nº 319, p. 161. Véase también: *El Comercio*, edición de la tarde, 7 de mayo de 1877.
13. Parte del comandante Federico Alzamora, publicado en: *El Comercio*, edición de la mañana, 11 de mayo de 1877.
14. AMNP. Comandancia General de Marina, 1877, L.C. Nº 319, p. 163.
15. AMNP. Comandancia General de Marina 1875-76. L.C. Nº 27, p. 387.
16. BNP. Archivo Piérola, año 1877.
17. BNP. Archivo Piérola, parte del capitán de corbeta Manuel María Carrasco, comandante del *Huáscar* al capitán de fragata Comandante General de la Escuadra, al ancla, Cobija mayo 23 de 1877.
18. Libro de Actas del Consejo de Ministros, años 1875-79. Publicadas por Julio A. Luna G.P., en: *Revista Histórica*, T. XXXII, Lima, 1979-80, p. 32.
19. *Ibídem.*
20. Libro de Actas del Consejo de Ministros, Op. cit., p. 33. La *Independencia* tenía las calderas en pésimo estado. Precisamente el 3 de enero de 1877 se había oficiado al ministro plenipotenciario del Perú en Londres, pidiéndole ordenara la construcción de nuevas calderas "iguales en forma y dimensiones a las que trajo este buque construídas por la Casa de

John Penn and Sons, Greenwich, pero con las planchas gruesas indicadas por el inspector de máquinas". AMNP. Decretos Supremos 1877. L.C. Nº 213, p. 10.

21. Libro de Actas del Consejo de Ministros, Op. cit., p. 33.
22. Libro de Actas, Op., cit., p. 33.
23. *El Comercio*, edición de la tarde, 9 de mayo de 1877.
24. *El Comercio*, edición de la mañana, 11 de mayo de 1877.
24A. GARCIA Y GARCIA, José Antonio... *El monitor rebelde* Huáscar *y sus incidentes juzgado conforme a la autoridad de la ciencia, de la ley y de la jurisprudencia internacional*. Lima, Imprenta del Teatro, 1877, pp. 205-206.
24B. *Ibídem*.
25. LPRO. Carta de Spencer St. John al marqués de Salisbury, Lima, noviembre 25 de 1878.
26. Libro de Actas del Consejo de Ministros, Op. cit., p. 34.
27. LPRO. Carta del contralmirante A. de Horsey al capitán de la nave británica de la Pacific Steam Navigation Company *Limeña*, a bordo del *Shah*, al ancla en el Callao 11 de mayo de 1877.
28. LPRO. Carta del contralmirante A. de Horsey al secretario del Almirantazgo, a bordo del *Shah*, al ancla en el Callao, 11 de mayo de 1877.
29. AMNP. Decretos Supremos, 1877. L.C. Nº 213, p. 151.
30. *El Comercio*, edición de la tarde, 12 de mayo de 1877.
31. *El Comercio*, edición de la tarde, 12 de mayo de 1877.
32. *El Comercio*, edición de la mañana, 24 de mayo de 1877.
33. El corresponsal de *El Comercio* en el Callao informaba el 12 de mayo de 1877, "A la 1.30 de la tarde ha fondeado en este puerto la cañonera *Pilcomayo*, procedente de Iquique, donde luego como se recibió la noticia de la fuga del *Huáscar* salió tomando mar afuera para evitar todo encuentro", en: *El Comercio*, edición de la tarde, 12 de mayo de 1877.
34. *El Comercio*, edición de la mañana, 9 de mayo de 1877.
35. *El Nacional*, edición del 23 de mayo de 1877.
36. *El Comercio*, edición de la tarde, 7 de mayo de 1877.
37. *El Comercio*, edición de la mañana, 8 de mayo de 1877.
38. Libro de Actas del Consejo de Ministros, Op. cit., pp. 33, 34.
39. GARCIA Y GARCIA, José Antonio... Op. cit., p 248.
40. GARCIA Y GARCIA, José Antonio... Op. cit., p. 249.
41. *El Comercio*, edición del 4 de agosto de 1843.
42. GARCIA Y GARCIA, José Antonio... Op. cit., pp. 168-169.
42A. ROWBOTHAM, W.B. ... Commander R.N. (Ret.) *The Huascar Incident*. Journal of the Royal United Service Institution, London, May 1960, vol. CV, Nº 618, p. 253.
42B. BALLARD, G.A. ... C.B. admiral *British Frigates of 1875. The Shah*. The Mariners Mirror, vol. XXII Nº 3, July 1936, pp. 305 a 309, y 314.
43. *El Comercio*, edición de la mañana, 8 de mayo de 1877.
44. LOPEZ MARTINEZ, Héctor... *Un testimonio sobre Pacocha*, en: *El Comercio*, edición del 13 de marzo de 1983.
45. LPRO. Carta del contralmirante A. de Horsey al secretario del Almirantazgo, desde el *Shah*, al ancla en el Callao, 12 de mayo de 1877.
46. *El Comercio*, edición de la tarde, 14 de mayo de 1877.
47. *El Comercio*, edición de la mañana, 14 de mayo de 1877.
48. *El Comercio*, edición extraordinaria, 13 de mayo de 1877.

49. *Ibídem.*
50. *El Comercio*, edición de la mañana, 15 de mayo de 1877.
51. AMNP. *Huáscar*, monitor. Comandancia General de Marina. 1877, doc. 32, pp. 78-79.
52. BNP. Archivo Piérola, *Campaña del Huáscar en 1877*. Relación cronológica.
53. *El Comercio*, edición de la mañana, 14 de mayo de 1877.
54. *El Comercio*, edición de la tarde, 5 de mayo de 1877.
55. ULLOA SOTOMAYOR, Alberto... Op. cit., p. 212.
56. LPRO. Comunicación de los comerciantes británicos al Encargado de Negocios de Su Majestad británica en Lima, fechada el 14 de mayo de 1877.
57. LPRO. Comunicación del Encargado de Negocios de Su Majestad británica en Lima, J.R. Graham al contralmirante de Horsey, Lima, 14 de mayo de 1877.
58. LPRO. Comunicación del contralmirante A.F.R. de Horsey al Encargado de Negocios de Su Majestad británica en Lima, fechada en el *Shah*, al ancla en el Callao, 15 de mayo de 1877.
59. LPRO. Telegrama del contralmirante de Horsey a los cónsules británicos en Arica e Iquique, Callao, 15 de mayo de 1877.
60. LPRO. Memorándum del contralmirante de Horsey al capitán (comandante) Bedford del buque *Shah*, fechado en el *Shah*, al ancla en el Callao el 14 de mayo de 1877.
61. BNP. Archivo Piérola. Comunicación del contralmirante de Horsey al comandante del buque de guerra peruano revolucionario *Huáscar*, fechada el 16 de mayo de 1877 a bordo del *Shah*, al ancla en el Callao.
62. LOPEZ MARTINEZ, Héctor... *Un testimonio sobre Pacocha*, en: *El Comercio*, 13 de marzo de 1983.
63. *El Comercio*, edición de la tarde, 18 de mayo de 1877.
64. LPRO. Comunicación del contralmirante A.F.R. de Horsey al señor R. Graham, Encargado de Negocios de Su Majestad británica en Lima, fechada el 16 de mayo de 1877, en el *Shah*, al ancla en el Callao.
65. LPRO. Comunicación de J.R. Graham, Encargado de Negocios de Su Majestad británica en Lima al contralmirante de Horsey, fechada en Lima el 16 de mayo de 1877.
66. LPRO. Comunicación de J.R. Graham, Encargado de Negocios de Su Majestad británica en Lima, al contralmirante de Horsey, fechada en Lima el 17 de mayo de 1877.
67. BNP. Archivo Piérola. Campaña del *Huáscar* en 1877.
68. *Ibídem.*
69. *Ibídem.*
70. *Ibídem.*
71. Según el *Diccionario Marítimo* de José Luis de Pando y Villarroya, Madrid, Editorial Dossat S.A., 1956, p. 23, el término arrumbar tiene varias acepciones. En este caso utilizamos aquella que define el vocablo como "navegar paralelamente a la costa".
72. BNP. Archivo Piérola. Campaña del *Huáscar* en 1877.
73. BNP. Archivo Piérola. Carta del comandante General de la Escuadra Nacional, Luis Germán Astete, al señor almirante de las Fuerzas Navales de

Su Majestad británica en el océano Pacífico, fechada en el monitor *Huáscar*, al ancla en Cobija el 22 de mayo de 1877.

74. *El Comercio*, edición de la mañana, 29 de mayo de 1877.
75. BNP. Archivo Piérola. Proclama a bordo del *Huáscar* el 23 de mayo de 1877.
76. *El Comercio*, edición de la tarde, 6 de junio de 1877. También: Archivo Piérola. Proclamas del Jefe Supremo de la Nación.
77. LPRO. Carta del cónsul británico en el Callao, Edward March, al conde de Derby, ministro de Relaciones Exteriores de Su Majestad británica, fechada en el Callao el 9 de junio de 1877.
78. BNP. Archivo Piérola. Orden General de la Armada y Ejército Regenerador, a bordo del monitor *Huáscar*, mayo 24 de 1877.
79. BNP. Archivo Piérola. Parte del Jefe de Comisión en Pisagua a Su Excelencia el Jefe Supremo, a bordo del *Huáscar*, en la mar, mayo 29 de 1877.
80. *El Comercio*, edición de la mañana, 6 de junio de 1877.
81. BNP. Archivo Piérola. Parte del combate de Pisagua, del Comandante General de la Escuadra de Operaciones, capitán de navío, Juan Guillermo More, al ministro de Guerra y Marina, Iquique, 29 de mayo de 1877, en la fragata *Independencia*, al ancla en dicho puerto.
82. BNP. Archivo Piérola. Parte del Comandante General de la Escuadra Regeneradora al Jefe Supremo Provisorio de la República, a bordo del monitor *Huáscar*, en la mar, mayo 29 de 1877.
83. BNP. Archivo Piérola. Parte del comandante del monitor *Huáscar*, capitán de corbeta Manuel María Carrasco al Comandante General de la Escuadra, en la mar, 29 de mayo de 1877.
84. *La Patria*, segunda edición, 30 de mayo de 1877.

Capítulo VI
LA JORNADA DE PACOCHA

En punta Pichalo se enfrentaron peruanos contra peruanos: el *Huáscar* contra la fragata blindada *Independencia*. Ambos buques habían puesto en evidencia aspectos positivos y negativos. Entre los primeros figuraba la capacidad profesional de sus comandantes, sumamente hábiles para la maniobra; entre los segundos, puede mencionarse una cierta fragilidad de los mecanismos artilleros del *Huáscar* y, sobre todo, la escasa o nula punteria de sus condestables. Claro está que el monitor navegaba en circunstancias anómalas, como unidad rebelde, sin su dotación completa. Sin embargo, estos defectos serian una constante también durante su gloriosa campaña en la guerra con Chile. La *Independencia*, a su vez, incluso en su aspecto, mostrábase ya como una fragata obsoleta, mal artillada y con las calderas prácticamente deshechas, lo cual no le permitia un andar superior a las cinco millas. La *Pilcomayo* y la *Unión*, pese a su excelente velocidad, nada tenían que hacer frente a unidades blindadas o con artillería de grueso calibre, como la que montaban los buques británicos *Shah* y *Amethyst*.

No cabe la menor duda que un oficial de marina tan experimentado y observador, como era el capitán de navío Miguel Grau, debió analizar minuciosamente todos estos detalles y los que más tarde sobrevendrían cuando el *Huáscar* se enfrentara con los británicos en Pacocha, para volcar sus comenta-

tarios y recomendaciones en la *Memoria* que redactó en 1878 en su calidad de Comandante General de Marina. Contra cualquier optimismo, que no tenía ningún asidero y resultaba peligrosísimo para la seguridad del país, Grau dejó público testimonio de las evidentes limitaciones de nuestro material a flote, donde sólo el *Huáscar* —como más tarde lo demostró con creces— podía considerarse en condiciones operativas aceptables, pero comparativamente inferior en tonelaje, blindaje, artillería y muchos adelantos tecnológico-navales a los modernos buques que Chile había adquirido en 1874.

LOS BUQUES BRITANICOS

Otra vez recurrimos al ya mencionado *Diario personal* del comandante Frederick Bedford, que se conserva en el National Maritime Museum, en Londres, el cual fue ubicado —para el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú— por la doctora Celia Wu de Brading, y generosa y magníficamente traducido del inglés al español por el vicealmirante Luis Ernesto Vargas Caballero. Bedford, más tarde sir Frederick Bedford era —como ya se dijo— comandante del *Shah* y llegaría a ser almirante de la Gran Bretaña[1].

Las relaciones entre Bedford y su jefe, el contralmirante de Horsey, eran poco fluídas, por no decir malas. El *Diario* que mencionamos tiene la ventaja de ser muy personal, muy íntimo, de tal suerte que está despojado de convencionalismos dictados por la cortesía o la disciplina. Es, pues, un testimonio que nos permite aproximarnos al pensamiento, al estado de ánimo de los hombres que conformaban la dotación del *Shah*.

Las anotaciones de Bedford, repetimos, son muy significativas. El martes 15 de mayo de 1877 escribe: "Tuve todo listo para zarpar a las 10. Pero cuando regresó el almirante, a las 9.45 se había colapsado. Me imagino que el Encargado de Negocios lo aguantó"[2]. Como señalamos en el capítulo anterior, es evidente que Graham, el encargado de negocios británico en el Perú, era buen conocedor de nuestros avatares políticos y de nuestra sicología y, por lo mismo, no era partidario de la intervención.

El 19, ya en la mar, rumbo a Mollendo, de Horsey le cursa a Bedford un memorándum confidencial pidiéndole que solicite opiniones "respecto al mejor curso a seguir para capturar el

Huáscar"[3]. Este, dando cumplimiento al pedido, tuvo una reunión de consulta con el segundo comandante del buque, con el primer teniente y el oficial de artillería, acompañado de su estado mayor. Al decir de Bedford, todos —él también— estaban muy llenos "de espíritu combativo"[4]. Cabe hacer aquí un comentario ¿de Horsey no tenía trazado un plan de acción? Aparentemente deja la decisión en manos de Bedford y él se limita a un papel pasivo. Hay si, algo muy significativo. Los hombres del *Shah*, se muestran entusiasmados ante la posibilidad de capturar el *Huáscar*. Bedford escribe: "el oficial de artillería, en particular, se prepara para afilar los sables de abordaje"[5].

El 24 de mayo el *Shah* está en Iquique. En ese puerto de Horsey cursa un memorándum con instrucciones al comandante del *Amethyst*, capitán de navío A. J. Chatfield:

"*Shah*, al ancla en Iquique

24 de mayo 1877

En cuanto esté listo proceda a Pisagua. Carbonee o no allí según lo crea usted conveniente.

Luego proceda a Arica comunicando su arribo por telégrafo. Espere en Arica una respuesta a su telegrama y al obtenerla (a no ser que contenga órdenes contrarias) actúe de acuerdo a su mejor parecer; ya sea permaneciendo en Arica o procediendo hacia el norte, teniendo en cuenta que mi objetivo es obtener información acerca de los movimientos del *Huáscar* con el objeto de darle alcance con el *Shah*.

Los únicos lugares con comunicación telegráfica son Mollendo, Arica e Iquique y es dudoso que se haya restablecido la comunicación entre Arica y Mollendo.

En su telegrama desde Arica indique si el *Shah* puede obtener carbón en Pisagua o Arica.

Si a su arribo a Arica usted se entera que el *Shah* ha salido de Iquique, telegrafíe de todas maneras, pero use su criterio acerca de si debe o no esperar una respuesta.

Hay dudas sobre si el *Shah* podrá obtener suficiente o siquiera algo de carbón, en cuyo caso es posible que me dirija a Pisagua y regrese aquí.

A. F. R. DE HORSEY

Contralmirante y Comandante en jefe

Al capitán de navío A. J. Chatfield H.M.S. *Amethyst*"[6].

Ya están, pues, los dos buques británicos lanzados en persecución y acoso del *Huáscar*. El 25 de mayo, de Horsey expide nuevas órdenes al comandante Chatfield:

"*Shah*, al ancla en Arica, 25 de mayo 1877

Memorándum

"Al levar esta noche el *Amethyst* tomará su posición a la cuadra de estribor del *Shah*, y gobernará en forma tal de contornear la tierra a una distancia segura, pero suficientemente cercana como para poder avistar a cualquier extraño que se pudiese poner cerca de tierra.

El *Shah* llevará un rumbo tal que le permita mantenerse a distancia de señales con el *Amethyst*.

Si se avistase un vapor se le abordará para obtener inteligencia y el resultado será comunicado por señales.

Si se avistase al *Huáscar* este hecho será comunicado por señales, y en caso necesario, con cohetes a fin de llamar la atención en cuyo caso el *Shah* se aproximará y los dos buques (a no ser que se den otras órdenes) perseguirán al *Huáscar* justamente fuera del alcance de sus cañones hasta el amanecer.

A. F. R. DE HORSEY

Contralmirante y Comandante en jefe

Al capitán de navío A. J. Chatfield. H.M.S. *Amethyst*"[7].

Volvamos al *Diario* de Bedford. El domingo 27 de mayo registra estos datos: "Avistamos un vapor con tres palos a gran distancia mar adentro, navegando al norte. Pasaron 20 minutos antes de lograr que subiera el almirante (al puente). Por supuesto, no pudimos hacer nada antes... Cuando subió era la única persona que no veía el buque y, finalmente, cuando ya estaba fuera del alcance de la vista, disparamos un cohete y quemamos una luz azul. A la mañana siguiente parecía muy probable que hubiese sido el *Amethyst*, aunque debe haber pasado a bastante más de ocho millas. Nos dirigimos al último *rendez-vous* (con la *Amethyst*) que ocurrió a 40 millas... ¡Sólo Dios sabe para qué!"[8]. Aquí la crítica a de Horsey es por su poco entusiasmo en capturar al monitor.

El 28, a las 9.00 a.m., el *Shah*, que había fondeado durante la noche frente a la desembocadura del río Camaná, leva anclas. En la tarde avista al *Amethyst* que navegaba con la señal de *Llamada General* desplegada. El *Shah* aferró sus velas y levantó vapor para ir rápidamente a su encuentro. Por señales el *Amethyst* comunica que había pasado al *Huáscar*, a la altura de Pisagua, a las 3 de la madrugada, navegando al norte. De inmediato de Horsey convocó a una junta de guerra que órdeno a la *Amethyst* buscar más información, mientras el *Shah* permanecía frente a Punta Cornejo durante toda la noche[9].

El martes 29 de mayo de 1877 el *Diario* de Bedford recoge esta eufórica frase "¡Este es el día que tanto hemos esperado!". Y añade "Al amanecer salió el *Amethyst* para comunicarnos que el *Huáscar* había estado bombardeando Pisagua ayer por la mañana, de modo que no podrá encontrarse muy lejos. Partimos inmediatamente tras él y poco después de medio día se avistó un vapor a proa identificado por ojos ansiosos como de dos palos y sospechoso. Se encienden todas las calderas. Ya no cabe ninguna duda, cambio de rumbo directamente hacia Ilo, un lugar sobre el cual he tenido todo el tiempo un presentimiento que tendría algo que ver en este asunto. Gobernamos para cortarle la proa. Puestos de combate. Nos acercamos. Se dispara un cañonazo con pólvora. Se detiene"[10]. Ya veremos, más adelante, las opiniones del comandante Bedford sobre el combate.

CON EL PABELLON AL TOPE

Después de combatir con la Escuadra de Operaciones, como acabamos de ver en el capítulo anterior, el *Huáscar* tomó rumbo al norte. Iba, sin proponérselo, al encuentro de los buques de Su Majestad británica. La *Unión*, la veloz y hermosa corbeta, trató de seguirlo, pero tuvo que desistir de su propósito: la noche se venía encima. Regresó, pues, y se reunió con los demás buques de la Escuadra. Esperaron que amaneciera, llenaron rápidamente sus carboneras y siguiendo las aguas de la pausada *Independencia* fondearon en Iquique en las primeras horas de la noche del 29 de mayo.

Mientras tanto, ese mismo 29, el *Huáscar* avistó a la fragata *Shah* y a la corbeta *Amethyst* a seis millas de punta de Coles, a 1.00 p.m. "A la 1.15 p.m. —dice el comandante Manuel María Carrasco— el *Shah* que navegaba por nuestra amura de babor y la *Amethyst* por la de estribor, o sea por el lado de tierra, notamos que ambos buques principiaron a gobernar, tratando de interceptar nuestro rumbo, de lo que prescindimos hasta las 2.00 p.m. en que habiendo disparado el *Shah* un cañonazo con pólvora y destacado una embarcación, nos presentó el costado de estribor al mismo tiempo que la *Amethyst* se aguantó por nuestra popa; ambos buques en son de combate, teniendo el *Shah* cuatro torpedos izados en tangones"[11].

Tanto el monitor rebelde como los buques ingleses avanzaron con precaución. El contralmirante de Horsey había impartido, por escrito, estas arrogantes instrucciones al teniente Rainer:

> "Por Algernon Frederick Rous de Horsey, Esquire, contralmirante en la flota de S.M. y comandante en jefe de los buques y naves de S.M. empleados y que serán empleados en la Estación del Pacífico.

Informe al comandante del *Huáscar* que he venido a tomar posesión de ese buque en nombre de S.M. la Reina de Gran Bretaña.

Que adopto esta medida a consecuencia que el *Huáscar* ha cometido ciertos actos ilegales contra súbditos, buques y propiedades británicas.

Que yo no estoy procediendo en nombre del gobierno peruano.

Que si el pabellón del *Huáscar* es arriado inmediatamente y el buque entregado pacíficamente, serán respetadas la vida, libertad y propiedad personal de todos los de a bordo. Que en tal caso no los entregaré a su gobierno, sino que los desembarcaré en el lugar neutral (dentro de una distancia razonable) que su comandante desee.

Pero, que si opone cualquier resistencia o un solo hombre de la armada de S.M. fuese herido, no aceptaré ningún acuerdo, y los oficiales y tripulantes del *Huáscar* se expondrán a ser tratados como piratas.

Vista la indudable superioridad de fuerza del *Shah* y su gran velocidad, instará usted al comandante del *Huáscar* para que eviten la pérdida de vidas a sus oficiales y tripulación y cuando no la destrucción total que su resistencia les acarrearía.

Si el pabellón del *Huáscar* no es arriado se disparará un tiro con pólvora. Cinco minutos después un tiro con bala cerca al *Huáscar* y cinco minutos más tarde comenzará el combate.

Esta advertencia no será observada si se notase cualquier acto de agresión o preparación para la resistencia.

Dado a bordo del *Shah*, en la mar este día 29 de mayo de 1877.

A.F.R. DE HORSEY

El oficial de guardia del
buque de S.M. *Shah*

Por orden del comandante en jefe
J.H. Cleverton, Secretario"[12].

Un bote, con bandera de parlamento, se desprendió del *Shah* llevando al teniente Rainer. Atracó al costado del *Huáscar* y preguntó si había alguien que hablara inglés. El coronel Federico Larrañaga, en su propio idioma, invitó a subir al oficial británico. Este se negó y transmitió casi a la letra las instrucciones del contralmirante de Horsey que acabamos de leer.



NICOLAS DE PIEROLA
El infatigable conspirador.
Después de fracasar en la expedición del *Talismán*
decidió iniciar una revolución a bordo
del *Huáscar*.

Junto a Larrañaga se encontraba el capitán de corbeta Manuel María Carrasco, comandante del monitor, y varias personas más. El teniente Rainer, flemático, impasible, esperaba una respuesta. Se sentía satisfecho: cumplía órdenes y había hablado en nombre de Su Majestad británica y del jefe de su división naval en el océano Pacífico. Carrasco, lleno de justa indignación, herido en su patriotismo, reaccionó violentamente y con palabras enérgicas y alguna coprolálica, rechazó tal pretensión[13].

Mientras esto ocurría en cubierta, Nicolás de Piérola —quien se encontraba en la cámara del comandante del *Huáscar*— recibía información de los hechos. Al *Califa* le pareció prudente, para que no quedase ninguna duda de su decisión, que Rainer subiera a cubierta. Así sucedió. Amablemente se le invitó a pasar a la cámara y, cuando Piérola lo tuvo al frente, en perfecto inglés, le dijo con firmeza no exenta de cortesía estas palabras dignas de ser inmortalizadas en el bronce y que los peruanos jamás debemos olvidar:

"Conteste U. al Señor almirante que lo envía, que ese pabellón, que es el pabellón de nuestra patria, sólo podrá arriarlo cuando no quede a bordo de esta nave un solo hombre para sostenerlo, que nada nos importa la superioridad de fuerzas de que nos habla y que antes de consentirlo sepultaremos el *Huáscar* en el océano".

El oficial inglés debió quedarse asombrado. No podía imaginar que un político de una nación sudamericana asumiese actitudes de tal naturaleza frente a dos unidades de la escuadra más poderosa del mundo.

Piérola, con pausado acento, siguió hablando:

"Que el hecho mismo de la intimidación es una gravísima ofensa a la soberanía del Perú y una trasgresión manifiesta de la ley de las naciones, de la cual demandaremos reparación al gobierno de la Gran Bretaña que no puede aprobar, que a nadie se ataque sin decirle al menos el porqué; que si algo tiene que demandarnos lo exponga para ser atendido en justicia; pero que si, en vez de proceder así, nos ataca, será inmediatamente rechazado por la fuerza, tomando sobre sí todas las consecuencias".

A estas alturas el caudillo revolucionario estaba rodeado por sus correligionarios más importantes. Quizá, en tan dramática circunstancia, en muchos se hizo más intensa la fasci-

nación por Nicolás de Piérola: fueron definitivamente ganados por ese magnetismo que ningún político peruano ha podido igualar. La adhesión por el *Califa* se acrecentó, se tornó viva, palpitante, sin titubeos. Ya no estaban luchando por derribar un régimen al que consideraban nocivo. Ahora don Nicolás —y todos ellos— estaban defendiendo el honor nacional.

"Finalmente —remarcó el hombre del *Talismán* y de Yacango—que su presente actitud es temerariamente injusta, sorpresiva y aleve, y que si en algo estima el honor suyo y el de su bandera, espero que no llegará hasta aprovecharse de la distancia a que con sus naves se halla situado por un acto de excesiva consideración de mi parte"[14].

El teniente Rainer saludó y se dispuso a regresar inmediatamente a su buque. Obviamente lo hizo sin ninguna dificultad. Nicolás de Piérola, sin perder la serenidad, subió a cubierta y dijo a toda la dotación que esperaba llena de ansiedad y entusiasmo:

"Caballeros, cada uno a su puesto; ya la revolución Piérola ha terminado: ahora no somos sino peruanos a quienes nos ha tocado en suerte defender nuestro pabellón y el de América entera"[15].

"Todos exclamaron: ¡Viva el Perú! Y el viento y el silencio llevaron la exclamación simbólica y viril hasta las naves inglesas en el momento en que Rainer subía al *Shah*, mientras en el *Huáscar* los prisioneros tomados en Pisagua —el coronel Marcelino Varela y el comandante Hipólito Espinoza— solicitaban que se les concediera un puesto cualquiera para el combate"[16]. Piérola y los demás revolucionarios aceptaron gustosos el pedido de ambos oficiales.

Faltaban apenas unos pocos, poquísimos minutos para que se iniciara la lucha. Veamos la correlación de fuerzas.

Los artículos de Rowbotham y de Ballard, permiten definir mejor las características del formidable *Shah*, como sigue:

	Rowbotham[17]	*Ballard*[18]
Clase	Fragata de hierro con embono de madera, a hélice	De hierro con embono de madera teca en dos capas de 3 pulgadas, sin doble fondo ni tanques laterales
Colocación de la quilla	—	Portsmouth, 1870
Nombre inicial	—	*Blonde*

	Rowbotham	*Ballard*
Nombre final	—	*Shah*, al lanzamiento 1873
Comisionamiento	14 de Agosto de 1876	—
Eslora entre perpendiculares	—	335 pies
Manga máxima	—	52 pies
Desplazamiento	6,250 tons.	6,250 tons.
Calado a proa	—	22 pies 6 pulgadas
Calado a popa	26 pies 8 pulgadas	26 pies 8 pulgadas
Dotación	603	600
Armamento	2 de 9 pulgadas, rayados de avancarga	2 de 9 pulgadas (1 en proa y 1 en popa)
	16 de 7 pulgadas, rayados de avancarga	16 de 7 pulgadas (6 1/2 tons.) en batería en la cubierta principal
	8 de 64 pounders	8 de 6 pulgadas (6 en cubierta superior y 2 en popa cubierta principal
	2 Montajes para lanzamiento de torpedos de 16 pulgadas Whitehead	2 Montajes para lanzamiento de torpedos de 16 pulgadas Witehead en portalones de la cubierta principal a proa de la batería de 7 pulgadas
	—	6 morteros de bronce, ánima lisa para salvas de saludo sin balas
Máquina principal	—	Ravenhill horizontal de tronco, de 2 cilindros de 117 pulgadas de diámetro, carrera del pistón de 4 pies, que accionaba una hélice rebatible de 23 pulgadas con 2 palas
Potencia	7,480 IHP	—
Calderas	—	10 rectangulares de 30 libras de presión, dos chimeneas, 1 de 10 pies y otra 12 2/3 pies de diámetro en crujía
Capacidad de carboneras	890 tons.	900 tons; la mas grande en esos díass en un buque inglés con arboladura
Velocidad, nudos	16	16 a 73 rpm; junto con el *Inconstant*, eran en 1875 los mas veloces buques de guerra en el mundo

	Bowbotham	*Ballard*
Aparato de Gobierno	—	Uno de los primeros con servomotor, y 2 ruedas triples de gobierno a mano.

También según Rowbotham, las características de la corbeta *Amethyst* eran las siguientes: casco de madera, a hélice; desplazamiento de 1,970 tons.; calado de 18 pies 4 pulgadas; máquina de 2,140 IHP que permitía una velocidad de 13 nudos; capacidad de carboneras de 260 tons.; dotación de 220 hombres. Su armamento consistía de 14 cañones de 64 pounders. Fue lanzada al agua en Davenport el 1 de julio de 1873. Estaba en el Pacífico desde 1873[18a].

El historiador inglés Oscar Parkes, citado por Jorge Grieve, refiriéndose al combate de Pacocha, dice: "El buque almirante de de Horsey fue el *Shah*, una de las tres grandes fragatas de Reed (el famoso diseñador naval), no blindadas, que llevaban un excepcional armamento pesado, con una velocidad de ensayo de 16.4 nudos. Contaba con dos cañones de 9 pulgadas, doce toneladas, rayados y de avancarga (M.L.R.) capaces de perforar una plancha de hierro de 9.5 pulgadas a 1,000 yardas, sobre pivotes en la cubierta superior; ocho cañones de 7 pulgadas (capaces de perforar una plancha de hierro de 7.5 pulgadas a 1,000 yardas) a cada lado y ocho cañones de 64 libras, inocuos contra un blindaje"[19]. Así, pues, la artillería del *Shah* de 9 pulgadas y de 7 pulgadas podía penetrar el blindaje del *Huáscar*.

El *Huáscar* desplazaba 1,165 toneladas. Tenía una coraza de 114 m/m de espesor en el centro y disminuyendo a 50 m/m en popa y proa. Su máquina era de 300 caballos de fuerza con un andar de 11 nudos. Montaba dos cañones rayados de avancarga de 300 libras colocados en una torre giratoria de hierro. Otros dos cañones de 40 libras y uno de 12. Contaba, además, con una ametralladora en la cofa. Había sido construído en 1864[20].

Pero no sólo contaba el material a flote. La tripulación del *Huáscar* era improvisada, colecticia, era un buque rebelde, con demasiada gente a bordo. Las tripulaciones británicas, por lo contrario, eran disciplinadas, rudamente subordinadas, hacían constantes ejercicios de maniobra y de tiro. Estaban or-

gullosas de una añeja tradición naval que se remontaba al siglo XVI.

EL COMBATE

A las 2.26 p.m. del 29 de mayo de 1877, el *Shah* hizo dos disparos de cañón sobre el *Huáscar*, ambos "fuera de puntería". El monitor replicó de inmediato. Leamos la versión de Luis Germán Astete, Comandante General de la Escuadra Regeneradora, fechado a bordo del *Huáscar* un día después del combate, dirigido al jefe revolucionario:

"Inmediatamente rompió la corbeta también sus fuegos por divisiones sobre nosotros, empeñándose desde este momento una reñida lucha que duró hasta las 5.50 p.m., hora en que los buques enemigos se pusieron en retirada abandonando el combate a pesar de los últimos disparos que les hicimos y que quedaron sin ser contestados por sus baterías; notándose que la *Shah*, que navegaba cubriendo a la *Amethyst*, llevaba su proa encabuzada e iba tumbada sobre el costado de babor.

Próximamente a las 5 p.m. se notó momentos después de uno de nuestros disparos sobre la *Amethyst* que este buque se alejaba teniendo al parecer incendio a bordo; mas, a pesar de no haberlo apagado, se volvió a hacernos fuego.

Calculo que durante el transcurso del combate —3 h. 25 m.— y en cuyos últimos momentos los fuegos del enemigo eran más nutridos, nos haya éste disparado trescientos proyectiles de diferente calibre: balas aceradas, bombas y palanquetas, empleando además una ametralladora que traía el *Shah* en una de sus cofas y haciendo uso aún de su fusilería, siempre que la distancia le daba ocasión, pues hubo momento en que esta fue tan corta que procuramos emplear nuestro ariete, golpe que la fragata esquivó merced a su mucho andar y excelente gobierno. Las maniobras ordenadas durante el combate tuvieron por objeto conservar la fragata por uno y otro costado a nuestras amuras, manteniendo nuestra posición cerca de tierra a fin de impedir que los buques enemigos nos tomaran entre dos fuegos y conseguir que nuestros disparos fueran más cortos navegando con mejor marejada.

Aunque en retirada el enemigo y a pesar de suponérsele averías de seria consideración, no nos fue posible perseguirle, tanto porque rotos desde el primer momento los guardines del

timón de combate y reventados los de cubierta, gobernábamos con aparejo, y por consiguiente, con una dificultad, cuanto porque la notable superioridad del andar de esos buques habría hecho estéril toda persecución; y más especialmente aún porque dada la inmensa superioridad de las fuerzas del enemigo no habría sido prudente para el *Huáscar* sólo asumir otra actitud que la defensiva; y en consecuencia entramos al fondeadero de Pacocha"[21].

El combate —después de avistarse ingleses y peruanos en punta de Coles a 13 horas— se había realizado en Pacocha (departamento de Moquegua), caleta de la que Aurelio y García García expresaba en 1870: "... es la más importante de la ensenada de Ilo,y es el mejor tenedero, en catorce a doce brazas, fondo de piedra y muy cerca de la playa... En el fondeadero se experimenta desde medio día hasta entrada la noche, viento fresco, que suele acrecentar con fuertes rachas, pero sin levantar mucha mar por la tierra inmediata a barlovento. En los meses de junio a setiembre no es raro tener fuertes bravezas de mar"[22].

Mariano Felipe Paz Soldán en su *Diccionario Geográfico Estadístico del Perú*, publicado precisamente en 1877, describe a Pacocha de la siguiente manera: "Pacocha, puerto a 17°38' latitud y 73°40'54" longitud: aun cuando la villa de Ilo es el puerto menor, Pacocha es el lugar por donde se hace el desembarco, por ser el fondeadero y por partir de allí el ferrocarril que va hasta Moquegua... El pueblo es miserable: no tiene agua y se proveen de la que traen de Ilo"[23].

Luis Germán Astete, en el Parte que hemos glosado, no menciona el suceso más importante desde el punto de vista bélico: el torpedo Whitehead que lanzó el *Shah* contra el *Huáscar* sin dar en el blanco. Ya trataremos este asunto en detalle. Primero regresaremos al *Diario* inédito del comandante Bedford; cómo vió éste el combate: "Se iza la señal de comenzar. En medio minuto zumba por sobre nuestras cabezas su respuesta (la del *Huáscar*). Damos vueltas y vueltas (el *Shah*) mientras él (el *Huáscar*) se va acercando cada vez más a tierra, arrastrándonos a nosotros demasiado cerca, lo cual nos entorpece mucho".

"Es un buque muy difícil de dañar (el *Huáscar*) —prosigue— es tan bajo y se mueve tan rápidamente,... a una velocidad de aproximadamente 11 nudos y vira como un trompo... Entonces

le pedí al almirante —dice Bedford— que me permita acercarme. Después de meditarlo me dijo que siga adelante y pelee mi propio combate. Toda velocidad adelante y nos vamos sobre él, hasta 400 yardas y le dimos con todo. Vuelan astillas por todas partes. Viró (el *Huáscar*) para espolonearnos. Lo observamos como un gato, sus movimientos son tan rápidos. Lo seguimos y le disparamos un torpedo Whitehead cuando lo tenemos por la banda. Desgraciadamente no fue suficiente rápido; él ha virado dándonos la popa y se aleja a 11 nudos mientras el torpedo sólo da 9. Si sólo lo pudiéramos tener una vez más en esta posición acabaríamos con él, pero no podemos, pues se dirige hacia la costa lo más cerca que le permite su calado de 14 pies. Alto el fuego por estar enfilado y se puede dañar el pueblo. Sale un poco (el *Huáscar*) y deja de estar enfilado[24]. Comienza el fuego nuevamente. La pequeña y valiente *Amethyst* se acerca a él. Se le ordena regresar y cuando volvía hacia nosotros ¡bum! ¡bum! y dos granadas de 300 libras en espléndida dirección pasan sobre ella y sobre nosotros con un furioso rugido, que nos hizo pensar en lo que pudo haber sucedido. Disparamos algunos tiros más de largo alcance pero él (el *Huáscar*) se encuentra bien protegido por la tierra y ya está bastante oscuro. Alto el fuego"[25].

Muy importante también nos parece —ya que se trata de un testimonio calificado— la versión que da sobre el combate el comandante de la *Amethyst*. Leamos:

"H.M.S. *Amethyst* en Iquique, 1 de Junio 1877

Señor,

En respuesta a su memorándum de la fecha de hoy solicitándome presentar un relato del encuentro entre este buque y el acorazado peruano *Huáscar*.

Tengo el honor de informar a usted que el día 29 de mayo a las 2.40 p.m. al hacerse la señal "iniciar combate", abrí fuego sobre el *Huáscar* navegando según lo necesario alrededor o hacía él.

Aproximadamente a las 3.30 p.m. el *Huáscar* se dirigió a las rocas frente a Punta Coles, donde el fondo era muy peligroso para seguirlo de cerca.

Me acerqué lo más posible, compatible con la seguridad, y a las 4 p.m. el *Huáscar* se dirigió hacia la ciudad de Ilo. Lo perseguí disparando cada vez que se presentaba la oportunidad, cuando a las 5.15 p.m. cerca de las rocas el almirante hizo la señal general de retirada.

El *Huáscar* cesó de disparar estando bajo protección de la ciudad.

Debido a la mala puntería del *Huáscar* el *Amethyst* no fue tocado —aunque varios tiros pasaron entre los mástiles.

Nuestros tripulantes dispararon con gran entereza y precisión, pero nuestras balas no surtían ningún efecto sobre las planchas de hierro del *Huáscar*, sin embargo servían para mantener la cubierta libre de rifleros en el acorazado.

No puedo dejar de alabar la conducta del teniente Bickford, del señor Miller (teniente de navegación) y también de todos los oficiales y tripulantes durante el encuentro. Todas las órdenes fueron cumplidas con precisión y celeridad y las máquinas bajo el mando del señor Watson, primer ingeniero, fueron manejadas con la mayor exactitud.

El *Huáscar* fue manejado hermosamente y, si su artillería hubiese sido igualmente buena, hubiese resultado un enemigo formidable.

Tengo el honor, etc.

A.J. CHATFIELD
capitán de navío"[26].

Con objetividad e hidalguía, que lo honran, el capitán de navío Alfred Chatfield reconoce que el *Huáscar* fue comandado "bellamente", pero —otra vez— su artillería no respondió eficazmente.

Las versiones del combate son muchas y, sobre el particular, se suscitaron intensas polémicas. Veamos qué dice el contralmirante de Horsey, en su Parte Oficial:

"A la 1 p.m. del mismo día 29 de mayo avistamos a un vapor por la proa que resultó ser el *Huáscar* con el pabellón peruano y la bandera peruana en el mayor y arranchado para combate. Le dimos caza y desplegamos la señal para levantar vapor para máxima velocidad y prepararse para la acción. El *Huáscar* trató de escapar hacia tierra, pero encontrándose el

Amethyst hacia ese lado nos ayudó para confundir sus movimientos y a las 2.10 p.m. habiéndonos acercado al *Huáscar* a distancia de tiro se disparó un cañonazo con pólvora para hacer que se detenga. Habiéndose detenido el *Huáscar* envíe al teniente Rainer a ese buque con las órdenes indicadas en el anexo (Que ya hemos transcrito).

El teniente Rainer regresó con la siguiente respuesta: Que el Presidente del Perú se encontraba a bordo, que yo estaba equivocado en cuanto a que el *Huáscar* hubiese cometido actos ilegales y que no arriaría su pabellón. Habiendo izado rápidamente el bote disparé un cañonazo con pólvora y luego uno con bala cerca del *Huáscar* y después de 5 minutos, de acuerdo con el aviso, en vista de que no arriaba su pabellón hice izar la señal de combate y la acción comenzó a las 3.6 p.m... El tiro del *Shah* fue continuo y bien mantenido pero no tan eficaz como yo hubiese deseado. Debe tenerse en cuenta, sin embargo, que el *Huáscar* con sólo 3 pies fuera del agua y frecuentemente aproado hacia nosotros, era un objeto sumamente difícil de dar en blanco. Además, el fuego del *Shah* frecuentemente tuvo que ser detenido por orden mía, cuando el *Huáscar* se colocaba próximo y enfilado con la ciudad de Ilo; había riesgo de dañar a dicha ciudad. El fuego fue suspendido también brevemente como consecuencia de haber caído el pabellón del *Huáscar* por haber sido cortadas las drizas por el fuego, pero subsecuentemente fue izado nuevamente.

El fuego del *Amethyst* fue dirigido con gran precisión, pero sus cañones de 64 libras eran inútiles, excepto para distraer la atención o para apartar del *Shah* los fuegos del *Huáscar* ocasionalmente. El encuentro fue en parte de persecución y en parte girando, con tentativas ocasionales de parte del *Huáscar* para emplear su espolón, que era preciso precaver cuidadosamente con un buque de tanta eslora en proporción a su manga y, por consiguiente, tan lento para virar, como el *Shah*. El *Huáscar* parecía navegar aproximadamente a 11 nudos y estar bellamente manejado, dándose maña para mantener los cañones de su torre siempre apuntando sobre nosotros, excepto cuando estaban en su posición de cargar. Que las balas y granadas del *Huáscar* no tocaran ni un sola vez al *Shah* (pues meramente cortaron un par de drizas) fue singular y providencial, pues una granada de 300 libras que entrase a un buque con una dotación tan grande como el *Shah* hubiese producido graves resultados.

A las 5.45 p.m. estando ya oscureciendo y habiéndose colocado el *Huáscar* pegado a tierra y en línea con la ciudad ordené cesar el fuego. El *Shah* y el *Amethyst* tomaron entonces posiciones para vigilar al *Huáscar* y se despachó y organizó una expedición de torpedos desde el *Shah*"[27].

De Horsey comparte la opinión de Chatfield y dice también que el *Huáscar* estaba "bellamente manejado". Sin embargo, el comandante del monitor en Pacocha refutaría sus apreciaciones, como podrá verse en uno de los anexos del presente capítulo. Incluímos también como anexo la relación oficial del combate, minuto a minuto, que preparó el comandante Bedford.

LOS RELATOS PERIODISTICOS

Los diarios ingleses recibieron copiosa información sobre el combate de Pacocha. Eran crónicas obviamente escritas por testigos presenciales de los hechos: oficiales o personal de la dotación de los buques británicos. *El Times*, de Londres, publicó este relato:

"Después de izar nuestro bote, el almirante Horsey dio a Piérola cinco minutos para que pensase y arriase su bandera. A la expiración de ese tiempo se disparó un tiro sin bala y en seguida otro con bala que pasó por su proa. No arriando su bandera (el *Huáscar*) principiamos el ataque a las tres y seis minutos y el *Huáscar* nos contestó con bombas disparadas por los cañones de la torre. Inmediatamente navegó a todo vapor hacia el pueblo de Ilo y continuó maniobrando atrás y adelante frente de él, obligándonos frecuentemente a cesar el fuego para evitar destruir propiedades, y también para frustrar su intención de arrastrarnos tras él; su calado siendo sólo de 14 pies y el del *Shah* de 27. A más, la navegación era muy peligrosa por las rocas y los bancos que hay a la entrada de la bahía, nuestra línea era por consiguiente de 1,500 a 2,000 yardas, distancia a la que nuestros dos cañones de 9 pulgadas podían penetrar su torre y los de 7 su casco en los extremos no sirviendo nuestros cañones de 64 y los del *Amethyst* para batir la cubierta, y destruir botes y obra muerta, para lo que son excelentes: a esas distancias de tiro los nuestros no podían tocarle sino de rebote por ser alta la puntería. Debido al tamaño y peso del *Shah*, y al reducido espacio de que disponíamos para maniobrar, no podíamos aprovecharnos del vapor para acer-

carnos a una línea de tiro de 1,000 y 1,200 yardas y detenernos a hacer un fuego nutrido porque la mayor rapidez de los movimientos del enemigo hacía tal acción peligrosa y el riesgo de varar antes que pudiéramos replegarnos (gather way) era muy grande. Hallándose el *Huáscar* libre de los bancos a las 5 p.m. aprovechamos de esa oportunidad para acercárnosle; el enemigo de la misma manera se estrechó con evidentes señales de varar, haciendo tiros con su cañon de 40. Nuestra ametralladora Gatling principió entonces a hacer fuego desde la cofa, consiguiendo que abandonaran sus cañones de cubierta. Inmediatamente nuestros cañones de babor principiaron a hacer fuego a discreción. Se largó un torpedo Whitehead en el momento de pasar, pero el *Huáscar* en ese instante alteró el rumbo volviendo la popa y el torpedo no le alcanzó; el *Huáscar* andando ciertamente 11 millas y el torpedo teniendo sólo un andar de 9 no logró tocarlo. Se observó que el torpedo se dirigía en derechura hacia él en la mitad de la distancia. El *Huáscar* entonces a todo vapor se acercó al pueblo y anocheciendo, eran las 5.45 p.m., cesamos el fuego y nos retiramos de la línea de combate. Ni el *Shah* ni el *Amethyst* recibieron daño alguno durante el combate, aunque los tiros del *Huáscar* eran buenos y bien dirigidos, habiendo caído casi todos en el agua a los costados y rebotando sobre el buque causando daños insignificantes en las jarcias, etc.

La mayor desventaja que teníamos era la que causaba el que el *Huáscar* estuviera casi junto a la costa, y nosotros pocas veces podíamos determinar la distancia conveniente"[28].

El corresponsal de *El Comercio*, a su vez, nos ha dejado este vívido y colorido testimonio:

"Ilo, mayo 30 de 1877

El día de ayer, 29 de mayo, a la una de la tarde se avistaron tres vapores en el horizonte, que no pasó mucho sin que fuesen reconocidos —del Norte aparecieron dos y del Sur uno—. Los primeros fueron la fragata de S.M.B. *Shah* y la corbeta *Amatista* y el último fue el monitor *Huáscar* con bandera peruana.— Como a las 2 h. p.m. se pusieron muy cerca los tres y entonces se vio al *Huáscar* delante de ellas, como un bote.— Después vimos varios movimientos por lo que presumimos un choque.— Efectivamente, a las 2 h. 30 m. p.m., hallándose el *Huáscar* en el centro, los dos buques ingleses le descargaron sus baterías, sin haber hecho él un solo tiro; pero el *Huáscar*

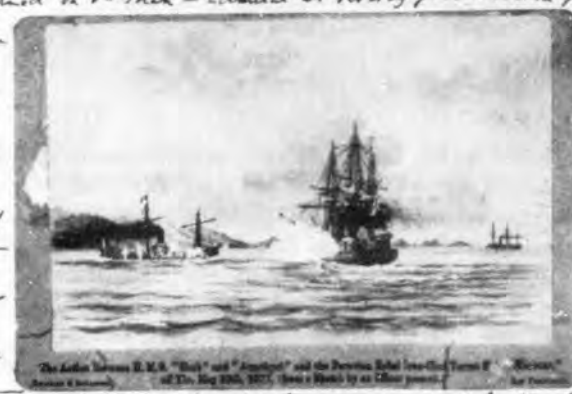
Cruise of H.M.S. "Shah" — May 1877 —

On our arrival at Callao on 7th May we found Peru in a state of Revolution — & May 9th the Lieutenants of Iquitos to Piérola the revolutionary candidate seized the fine steel cruiser "Huascar" — the most powerful vessel of the Peruvian Fleet. The "Huascar" left Callao, embarked Piérola from Iquitos & hoisted the piratical flag — various acts of depredation were committed — Two Pacific Steam Nav.ⁿ Steamers were also seized first & passengers finally taken out of her —



The Action between H.M.S. "Shah" and "Amethyst" and the Peruvian Rebel Iron-Clad Turret Ship "Huascar," off Pta. Hoy Ilsla, 1877. (From a Sketch by an Officer present.)

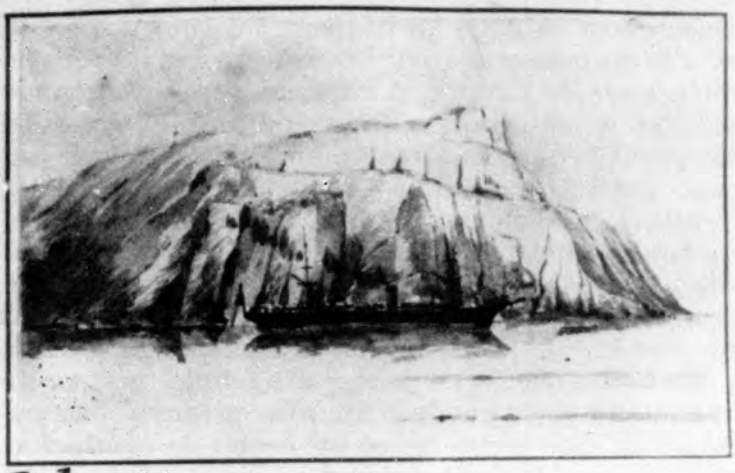
The Shah sailed for the North in search of the Huascar — On the 29th May whilst off Islay H.M.S. Amethyst brought the intelligence of the "Huascar" having bombarded Arequipa on the day before — This caused us to steam towards Ilo & at 10h we sighted a steamer which a quarter of an hour afterwards we recognised as the Pirate "Huascar" cleared & ready for action — At 11h 30m she suddenly altered course towards the shore, we likewise altered course so as to intercept her, firing a gun to bring her to — The Huascar was flying Peruvian flag at the main & Peck — Lieutenant Hancock was sent on board to demand her surrender to the British Flag — The request being refused by Piérola he politely requested that the Colonel would not take advantage of his position — Lieut.ᵗ Hancock returned at 12h 10m & Colonel Ilo Hossey gave Piérola five minutes to

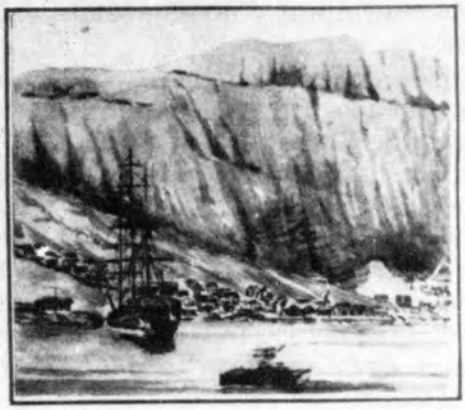


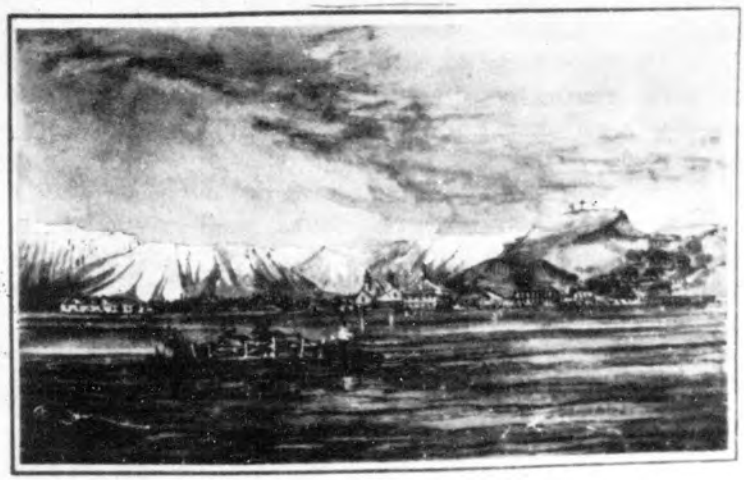
The Action between H.M.S. "Shah" and "Amethyst" and the Peruvian Rebel Iron-Clad Turret S[illegible] "Huascar," off Pta. Hoy Isld, 1877. (From a Sketch by an Officer present.)

return on board his flag — At the expiration of which time shots were fired from — shutted across her bows — The Fly commenced & we commenced the action at 1 P.M. — the Huascar replying with shell from her turret guns — the

steamed towards the town of Ilo & continued manœuvring backwards & forwards in front of the town repeatedly crossing so as to cease firing to avoid destroying property & shots — & evidently done with the intention of drawing us after her — Her draught of water being only 14 ft 6 in at the fore & 16 ft 6 in aft the navigation was rendered highly dangerous owing to rocks & shoals & kelp in the bay & imperfect surveys — Our range was in consequence from 1050 to 2500 yds — H.M.S. "Amethyst" made good shooting with her 64 pounders being sent in to assist — the "Huascar" clear of the town when we were again able to fire our guns — at about 5.0h the "Huascar" being clear of the shoals we expect the opportunity to close & the Huascar made an attempt to ram — A Broadside was fired at 7 or 8 yds which unfortunately was misdirected, the shot passing over her hull — the pistol fire from the top cleared the upper decks of the "Huascar" & the finding it too hot & her attempt at ramming unsuccessful,







Serie de acuarelas referentes al combate de Pacocha, pintadas por el marino británico Rudolph de Lisle que participó en la acción.

mostrándose sereno y valiente les contesta sus tiros a intervalos, persigue a la corbeta que huye, luego se vuelve a la fragata que también huye, le rompen la bandera peruana de popa que en el acto fue reemplazada.— Todo su afán fue perseguirlas, gastando pocos tiros, más éstas siempre en retirada le hacían un fuego nutrido que como granizo caía cerca de él.

En estas evoluciones estuvieron hasta las 6 de la tarde que oscureció, durando así el combate 3 horas 30.— Las maniobras de ambos eran dignas de verse: ya veía U. al *Huáscar* perseguir a una y otra, ya en medio de los dos y éstas descargar sus baterías por mayor.— Es increíble la resistencia de nuestro monitor: la narración del hecho parece exagerada, porque solamente presenciándolo se puede creer, más es la realidad pura y neta. El hecho que narro no es un hecho de revolución, soy el primero contra ella, es hecho que ha presenciado el público, es un hecho internacional: y no es posible ver con sangre fría ultrajar nuestra bandera.

Cuando el *Huáscar* se aproximó a la costa pasando entre dos escollos de Punta de Coles y cuando se hallaba cerca de la población, pues pasaba de Sur a Norte, le hicieron fuego, estrellándose en tierra, en la falda de los cerros, las balas que silbando pasaban por encima de la población.

Cuando el *Huáscar* llegó a la parte Norte, se colocó en la misma boca del río. Las autoridades creyendo que preparaba un desembarco le hicieron fuego; entonces el *Huáscar* se dirigió a sus enemigos y los rechazó, quedándose frente al puerto. Los otros no regresaron, quizás por ser tarde; este fue el final.

A las 7 saltaron a tierra dos jóvenes mandados de parlamento, llamados Aquilino Duffó y Guillermo Billinghurst (no sé sus graduaciones) los cuales solicitaron que se les permitiera desembarcar, para salvar un ultraje del pabellón peruano. Las autoridades negaron la solicitud, ofreciéndoles, sí, acogida a sus muertos y heridos y garantías individuales con tal de que entregaran el *Huáscar*.

Entonces regresaron con esta embajada donde el señor Piérola; pero, ¡Cual no sería la sorpresa de ellos al no encontrar su buque, que se había ido a las 8 p.m. aprovechando de la oscuridad de la noche y burlando la vigilancia de los ingleses que lo esperaban afuera!

Cuando estos han reaccionado ha sido a la una de la mañana, que vinieron con una lancha a vapor y otra a remolque,

que dicen contenía un torpedo, con el fin de hacer volar el *Huáscar*, preguntando por este buque. El capitán de la *María Luisa* dijo que no sabía qué rumbo había tomado el *Huáscar*.

Los buques ingleses han sufrido algunas averías: la corbeta fue dos veces incendiada; pero la apagaron en el acto. El *Huáscar* ha sufrido más, porque le rompieron el timón y le han ocasionado muertos y heridos. Sin embargo, pudo salir a las 8 del puerto.

Como no pudieron embarcarse los parlamentarios, la autoridad los tomó en calidad de detenidos.— Además cuentan éstos que el día 28 habían combatido con la armada peruana en Pisagua; tomaron el puerto, murió el comisario, los soldados huyeron al cerro, hicieron víveres y se dirijieron a Pacocha.— El fuego duró 3 horas en dicho puerto.

Los buques ingleses permanecieron al frente hasta las cinco de la mañana.

De las balas que cayeron en tierra pude ver tres el día de hoy: la 1a. medía 22 pulgadas de longitud por 9 de diámetro; la 2a. 10 1/2 id id id id 6 1/2 id id; la 3a. 16 1/2 id id id id 7 id id.— Todas ellas son granadas, de forma cónica.— La segunda fue desarmada, y después de haberle sacado todas las minuciosidades del interior, un subteniente Hormaza, llevado por la curiosidad, prendió fuego al casco, creyendo no fuese de consecuencias, pero reventó, haciendo gran explosión, y quitándole al curioso el pie izquierdo.

Toda la costa del puerto ha estado vigilada por 180 hombres y pare U. de contar. Hoy se espera un refuerzo de 100 más.

El telégrafo se interrumpió a las 9 de la noche del día de ayer, así es que no hemos podido comunicar nada después de esa hora al señor Prefecto. Este bajó en la maquinita *Huanaco*.

El alambre fue reparado: se encontró daño intencional. Pero nuevamente se sabe, que ha sido cortado por segunda vez, cosa que antes de ahora no ha sucedido"[29].

Tiene también positivo valor el relato de Guillermo Billinghurst, actor de los sucesos, fervoroso pierolista y, más tarde, Presidente de la República:

"Por ambas partes el fuego se sostenía con encarnizamiento. En los primeros tiros una bala enemiga derribó la bandera del *Huáscar* y sin pérdida de momento fue reemplazada... El *Shah* atacaba por el costado de barlovento y el *Amethyst* se



GUILLERMO BILLINGHURST
Uno de los más leales y sacrificados colaboradores
de Nicolás de Piérola. Más tarde sería
Presidente de la República.

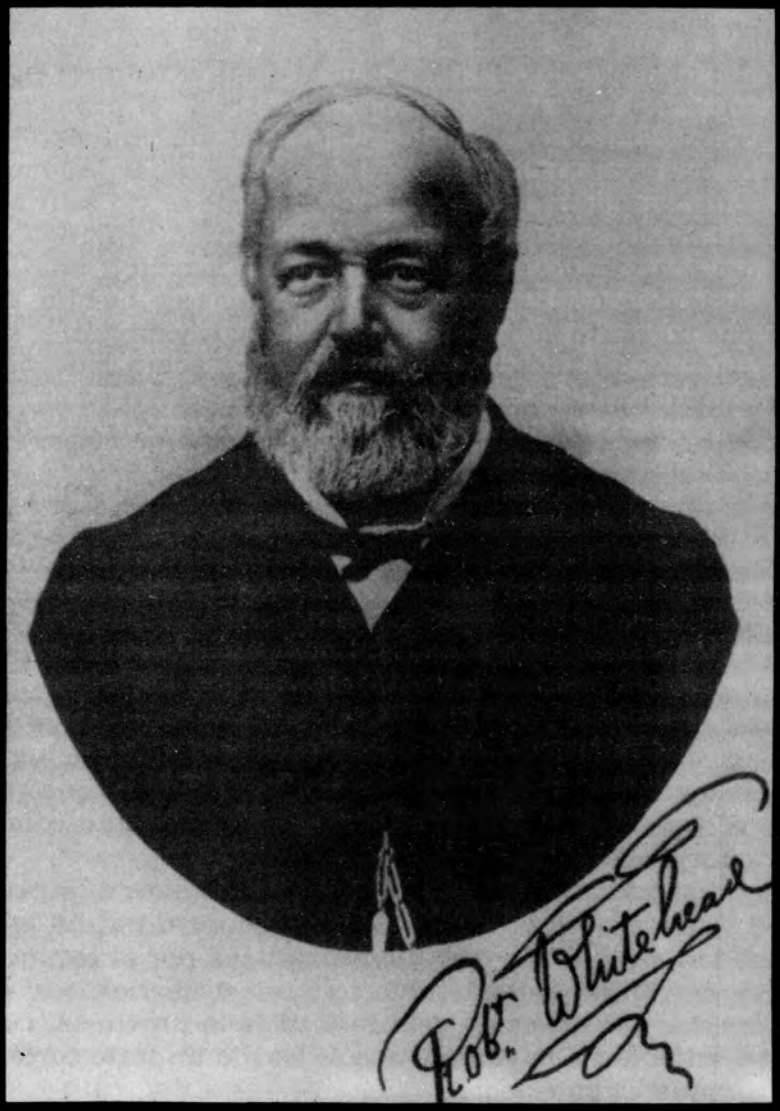
empeñaba siempre en afrontarse a la popa del *Huáscar* que consideraba la más débil. El *Shah* lanzaba sus cañonazos por andanadas, y sus tiros eran muy certeros. Desde el principio barrió con todo lo que había en la cubierta del *Huáscar*, excepto su torre que recibió en su parte superior algunas lesiones de poca consideración. Como a las 4 de la tarde se vio salir de la *Amethyst* mucho humo, como efecto de alguna explosión o de incendio ocasionado por una bomba del *Huáscar* y ésta la hizo retirarse del combate por un gran espacio de tiempo. El *Huáscar* por su parte sufría también no pocos estragos, y se hablaba de que los tiros de sus adversarios, sobre todo del *Shah*, eran muy certeros. Una bomba de la *Amethyst* se introdujo por la popa del *Huáscar*, haciendo algunas víctimas entre la gente aglomerada en la cámara y dejando varios heridos"[30].

Como ya se ha visto en la crónica del corresponsal de *El Comercio*, al caer la noche Piérola mandó a tierra un bote con Guillermo Billinghurst y el teniente segundo Pablo Aquilino Duffó, con el fin de solicitar les permitiesen el traslado de los heridos y de un corneta —Ruperto Béjar— quien había muerto destrozado por una bomba que penetró en la segunda cámara del monitor. También llevaban el encargo de solicitar que la guarnición de infantería —desplegada en el litoral— dejase de hacer fuego sobre el *Huáscar*. Las autoridades aceptaron, pero como el tiempo transcurría y los comisionados del buque rebelde no volvían se dio orden de tomar rumbo a Iquique, como se verá oportunamente.

Billinghurst y Duffó decidieron entonces acogerse a la hospitalidad y amparo de la barca *María Luisa* cuyo patrón era un ciudadano español. De allí fueron sacados por el capitán de puerto, por orden del sub-prefecto Samuel Barrios, con el fin de ponerlos a disposición del prefecto de la provincia. Debe decirse, en honor a la verdad, que se les dio un trato cortés, atento, aunque circunspecto.

EL PRIMER TORPEDO

En el combate de Pacocha, por primera vez en el mundo, se utilizó un torpedo automóvil. El famoso historiador naval británico, H.W. Wilson, en su libro *Los acorazados en acción*, dice a la letra, relatando el encuentro entre el *Huáscar* y los buques



ROBERTO WHITEHEAD
Inventor del torpedo automóvil submarino
que llevó su nombre. Era de nacionalidad inglesa.
Reproducida de *La Storia del Siluro 1860-1936*,
por Whitehead Motofides Divisione della
Gilardini S.p.A., Livorno, Italia.

del contralmirante de Horsey: "A las 5 y 11 el *Huáscar* intentó acercarse, al parecer con idea de emplear el espolón; tres minutos después, el *Shah* le lanzó un torpedo Whitehead —*el primero empleado en combate*— pero la distancia era excesiva, y no tuvo efecto"[31].

El comandante Manuel I. Vegas, por su parte, en su siempre útil *Historia de la Marina de Guerra del Perú*, dice lo siguiente: "Este combate (el de Pacocha) es memorable por muchos motivos: todos los mejores elementos de destrucción de la época fueron empleados por los ingleses con la intención de aniquilar el valeroso barquito: granadas Palliser cilindro-ojivales de terribles efectos y disparadas simultáneamente con todos los cañones de una banda por medio de la electricidad; torpedo Whitehead; tripulaciones diestras y homogéneas; velocidad muy superior; mayor número de cañones. Cuarenta cañones y ochocientos marineros de la primera potencia naval del mundo contra cuatro cañones y menos de cien marineros, pues los otros eran civiles que se embarcaban por primera vez en un buque de guerra... Es también memorable este combate —concluye Vegas— por haberse estrenado el torpedo Whitehead y no en el combate de Batoum, que fue en la noche del 27 al 28 de diciembre, es decir, siete meses después que el de Pacocha"[32].

La famosa *Enciclopedia General del Mar*, dirigida por el capitán de corbeta español José María Martínez Hidalgo y Terán, corrobora lo antes mencionado: "En 1877 tuvo lugar el primer lanzamiento en acción de guerra de un torpedo automóvil... el *Shah* le lanzó (al *Huáscar*) un torpedo que no tuvo consecuencias debido a que había sido disparado desde unos 500 metros, distancia superior al alcance del torpedo"[33].

Como se recordará, en 1860, el capitán de navío Giovanni Biagio Luppis, de la Marina austriaca, "ideó un arma automóvil, que gobernada desde tierra debería ser dirigida contra la nave enemiga y explotar al impacto. Tratábase de una especie de brulote dirigible, sin dotación, esencialmente destinado a la defensa costera y por tal motivo el inventor lo llamó *salvacosta*. Luppis, que era un excelente marino, pero con deficientes conocimientos técnicos, hizo construir con los medios disponibles en la nave *Bellona*, que comandaba, un modelo de su embarcación a la cual le colocó vela de vidrio para hacerla invisible; el timón de dirección era maniobrado desde tierra me-

diante largas cuerdas. Las pruebas preliminares hechas con el modelo que tenía un metro de largo, no fueron satisfactorias debido a los dispositivos demasiado simples y a los elementos empleados, muy primitivos.

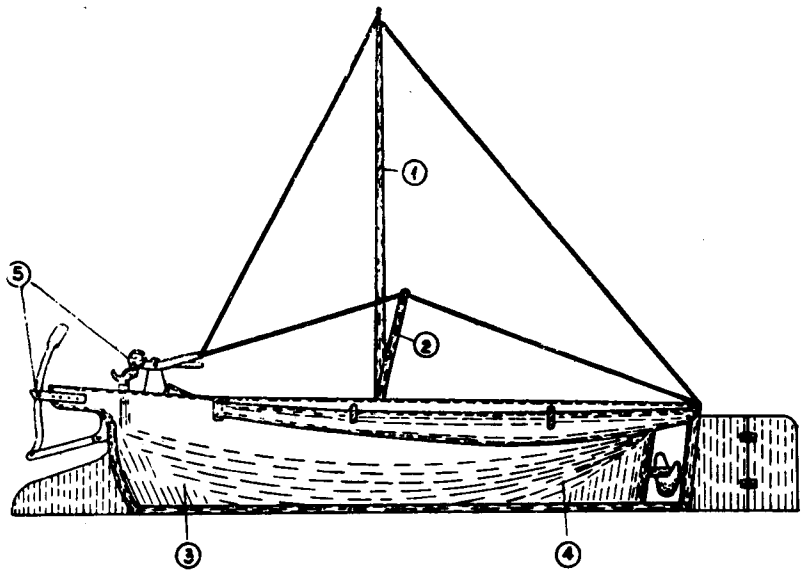
Luppis no se desanimó e hizo construir un segundo modelo que estaba dotado de un aparato motriz constituído de un sistema de relojería, el cual debía dar movimiento a un juego de remos, o bien una hélice. La primera forma fue rápidamente abandonada, quedando la segunda. En la parte anterior del torpedo estaba colocada la carga explosiva, cuya combustión era producida por una cápsula, por la percusión de un mecanismo de pistola del tipo que se usaba a bordo. El gatillo de este mecanismo estaba unido a una palanca dispuesta en el plano de la quilla, sobre la proa, y a tres palancas, una vertical y las otras dos horizontales. Con tal dispositivo, quedaba asegurada la explosión contra la nave enemiga a cualquier ángulo de impacto. El timón vertical era único y su maniobra era hecha mediante guardines, como ya se ha dicho, por el observador desde tierra. La embarcación estaba equipada con un sistema de defensas laterales de corcho a objeto de asegurar su flotabilidad, puesta en peligro por el impacto de una bala o una entrada de agua.

El *salvacosta*, en realidad, habría tenido una longitud de 6.09 metros y Luppis, para lanzarlo, habría estudiado una suerte de aparejo que pudiese ser instalado aún en la proa del buque.

En el mismo año de 1860, Luppis logró conseguir, como un favor especial, mostrar su *salvacosta* al emperador de Austria, Francisco José, el cual se interesó de manera particular en el funcionamiento de la máquina, disponiendo que el invento fuera examinado por el I.R. Comitato del Genio, con sede en Viena.

El citado organismo comunicó a Luppis que comprendiendo el justo valor, ventajas y utilidad de la nueva arma, no podía tomarla en posterior consideración para su empleo en la guerra hasta que no se encontrase la solución más práctica y completa que aquella propuesta para su propulsión y su dirección.

Luppis se dio cuenta que el problema inherente a la solución de los dos puntos precisados por el Comitato del Genio era de difícil consecusión y por lo tanto, se decidió, en 1863, a



LEGGENDA

(1) *Asta verticale*
(2) *Asta orizzontale*
(3) *Carica esplosiva*
(4) *Meccanismo a orologeria*
(5) *Acciarino*

Dibujo del modelo de embarcación que hizo construir Luppis. Reproducida de *La Storia del Siluro 1860-1936*, por Whitehead Motofides Divisione della Gilardina S.p.A., Livorno, Italia.

buscar una persona de confianza que siendo más competente que él en mecánica pudiera solucionar el problema.

La fortuna quiso que Luppis conversara de este deseo suyo con su amigo Giovanni di Ciotta, de Fiume, ex-teniente coronel del Ejército austriaco, quien intuyendo la importancia del invento lo presentó y recomendó calurosamente a Roberto Whitehead, ingeniero inglés, director del Stabilimento Técnico de Fiume.

En 1866, y a base de la primitiva idea de Luppis, Roberto Whitehead, asociado con éste, proyectó y construyó el primer torpedo automóvil submarino, que fue probado ante el delegado del Gobierno austriaco.

Las características de este torpedo fueron:

Longitud máxima con percutor	3.53	metros
Diámetro máximo sin la aleta	0.356	metros
Diámetro máximo con la aleta	0.406	metros
Peso del torpedo listo para disparo ...	136	Kg.

El torpedo constaba de las partes siguientes:

1° Cabeza, que llevaba de 15 a 18 Kg. de pólvora o algodón pólvora húmeda, y también el percutor.
2° Compartimento del regulador de inmersión, con el aparato hidrostático.
3° Compartimento del motor, que contenía un motor de dos cilindros oscilantes accionados por aire comprimido.
4° Reservorio de aire comprimido. La presión de carga era de 25 a 30 atmósferas.
5° Hélice de bronce, de tres paletas, ubicada en la popa del torpedo.
6° Quilla, armadura, regulador de distancia, que comprendía el protector de la hélice, el único timón vertical, que seguía siendo maniobrado desde tierra por guardines.

La velocidad máxima era de seis millas por hora, alcance 200 metros.

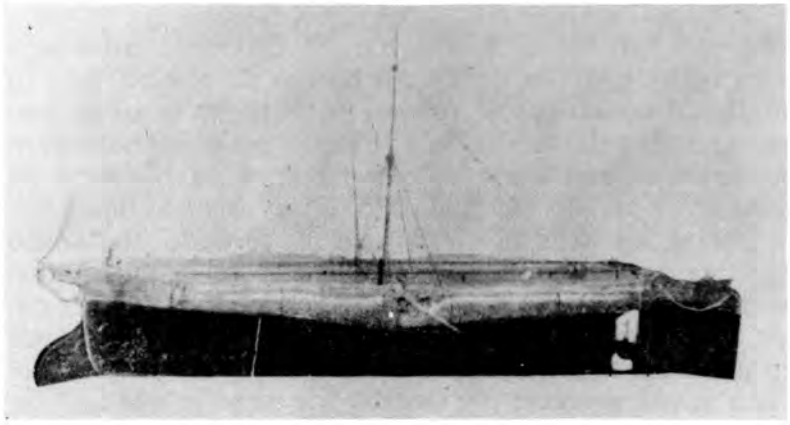
Las pruebas no fueron del todo exitosas, pues se presentó una falla en la acción a distancia del timón, una vez, y en otras en el regulador de inmersión. Corregidos estos defectos y

considerándose satisfactoria el arma, el Gobierno austriaco requirió de otras pruebas desde un buque de guerra, por lo cual Whitehead construyó el primer tubo lanza-torpedo que fue submarino. El tubo fue instalado en la proa del cañonero *Gemse* y, luego de una serie de experimentos, en febrero de 1868 se realizó el primer lanzamiento de un torpedo desde un barco de guerra en calidad de prueba. El torpedo disparado demostró diversas anormalidades por lo que los experimentos continuaron, mejorando características, carga explosiva y órganos, etc. hasta que, finalmente, en junio de 1868 el Gobierno austriaco procedió a la adquisición del derecho de empleo del torpedo con el compromiso del secreto por aquello que se refería al regulador de inmersión, ya que se juzgaba era imposible guardar el secreto del invento por mucho tiempo. Luego de este acuerdo, Luppis y Whitehead ofrecieron el invento al Gobierno inglés, interesándose también varios otros países.

Whitehead viajó a Inglaterra en enero de 1870, donde realizó numerosas pruebas, modificaciones y mejoras ante la Marina de ese país, tanto del torpedo disparado desde tubo lanzatorpedos como del proyectado desde una cabina fijada debajo de una embarcación a remo. Se discutió mucho sobre la adopción del arma en Inglaterra y, en especial, si para mantener la supremacía naval británica se debía adquirir en exclusividad para que así otras marinas no pudiesen usarlo. Finalmente el Gobierno inglés decidió adquirir sólo el derecho de uso acordándose su adquisición en febrero de 1871. El ejemplo fue seguido por varias otras naciones: Francia, 1872. Italia y Alemania, 1873. Dinamarca, Suecia y Noruega, 1875. Rusia, 1876. Turquía, Portugal, Argentina, Chile, Grecia, etc., 1877. Estados Unidos, 1891.

De las publicaciones técnicas de la época resulta que habían muchas dudas sobre la probabilidad del efecto eficaz del torpedo. Se consideraba que, con mar calma y en parajes sin corriente, el torpedo podía impactar un blanco a distancia de 200 a 400 metros y se admitía que en cualquier caso el arma podía funcionar contra blancos grandes hasta 600 metros.

En aguas tranquilas pero con corriente transversal al rumbo del torpedo, la probabilidad de impacto era discreta a 200 metros, incierta a 400 y nula a 600 metros. Con mar movido o algo movido se preveía un éxito probable a la distancia de 200 a 400 metros y un seguro fracaso a 600 metros. Se observaba



Modelo de Guardacosta Luppis
con propulsión a hélice, precursor del
torpedo automóvil. Reproducida de *La Storia del Siluro 1860–1936*, por Whitehead Motofides
Divisione della Gilardini S.p.A.,
Livorno, Italia.



Primer torpedo construido
por Whitehead en 1866. Reproducida de la *La Storia del Siluro 1860-1936*, por Whitehead Motofides
Divisione della Gilardini S.p.A.,
Livorno, Italia.

también que lanzar el torpedo en el momento oportuno desde una nave en movimiento era algo delicado, y que la dificultad aumentaba cuando el blanco también estaba en movimiento"[33a]. El perfeccionamiento del torpedo Whitehead fue constante, rápido y espectacular. Durante la Primera Guerra Mundial sería una de las armas más mortíferas.

No se conocen las características exactas de los torpedos Whitehead que usara el *Shah* en el combate de Pacocha contra el *Huáscar*, ni tampoco en que año y dónde fueron fabricados, aunque dada la fecha de construcción del *Shah*, es probable que fueran similares a los 100 torpedos que en 1877 comprase Inglaterra a la fábrica Whitehead en Fiume.[34]

Rowbotham expresa que "esta arma tenía pocos años de introducida y sus capacidades eran extremadamente limitadas. Sus máximos alcances, aún en corrida recta, se indican a continuación:

16 pulgadas R.L. Largo total: 14 pies

Presión de aire en la máquina (Atmósferas)	Alcance al cual se mantiene la velocidad indicada	
	Modelo A (2 hélices)	Modelo B (1 hélice)
36	300 yds. a 12 1/4 nudos	250 yds. a 9 1/2 nudos
24	750 yds. a 10 1/2 nudos	400 yds. a 8 nudos
14	1,200 yds. a 9 nudos	800 yds. a 7 nudos

Cabeza de combate con 117 libras de explosivo (algodón pólvora húmeda) El modelo B fue el primero que se construyó"[34a]. Sin embargo, a estar por las informaciones contenidas en la obra *La Storia del Siluro 1860-1936*, los datos predominantes del torpedo Whitehead en la época eran:

- Diámetro: 356 milímetros (el más común)
- Longitud: 3.56 metros
- Velocidad: 6 a 9 nudos
- Alcance aproximado: 400 a 800 metros
- Peso de la carga explosiva: 15 a 18 Kilos
- Peso total: 136 Kilos
- Propulsión por aire comprimido: de 70 a 90 atm.

El historiador británico Oscar Parkes, en el libro *British Battleships*, señala, así mismo, que en Pacocha "fue la primera ocasión en que un torpedo Whitehead fue usado en combate"[35].

Diremos, finalmente, que otro conocido historiador naval —esta vez el italiano Gino Galuppini— afirma que el combate de Pacocha "suscitó el interés de todas las marinas del mundo por ser uno de los pocos que acontecieron entre un buque acorazado y dos buques no acorazados, demostró que, a pesar de la enorme diferencia de desplazamiento y de armamento, el buque acorazado (el *Huáscar*) tenía una capacidad óptima para resistir a los no acorazados"[36].

Hemos visto que el combate de Pacocha tuvo un resultado incierto. El *Huáscar* había sufrido averías, pero seguía operativo. Lo que sí resulta sorprendente es la decisión de los ingleses de destruir al monitor sin reparar que esto significaba un altísimo costo de vidas.

Retomemos los apuntes del comandante Bedford en su *Diario* personal. Ha cesado el combate y la noche avanza rápidamente. El jefe británico escribe: "mañana lo agarramos", y a continuación: "¿Y por qué no hacer la prueba esta noche?"[37].

Sobre este intento de torpedear por la noche al *Huáscar* poseemos documentación hasta hoy inédita y valiosísima. He aquí el parte que presentó al comandante Bedford el jefe del operativo torpedero nocturno, el teniente Charles Lindsay. Debemos mencionar previamente que, teniendo en cuenta que la misión era sumamente peligrosa, todo el personal que intervino en ella fue voluntario.

"*Shah*, en la mar, 3 de Junio de 1877

Señor:

Tengo el honor de informar en cumplimiento a su memorándum de la fecha de hoy que, en cumplimiento de sus órdenes, procedí al mando de la expedición en la noche del 29 del mes pasado compuesta de la lancha a vapor y la ballenera tripulada con voluntarios, llevando torpedos Whitehead y de botalón, a fin de intentar la destrucción del buque de torreta acorazado *Huáscar*.

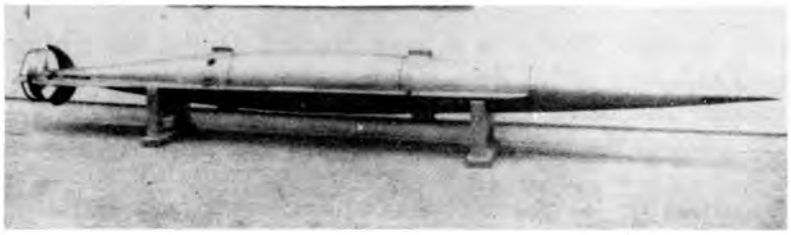
Salimos del buque a las 9.5 p.m. y nos dirigimos hacia tierra a un punto a 6 millas al norte de Ilo, reconociendo minu-

ciosamente la costa hasta la misma ciudad de Ilo, sin haber encontrado ninguna señal de nuestro enemigo; repentinamente observamos una nave muy sospechosa, cuando estábamos a unas 1,000 yardas de ella pudimos comprobar que no era el objetivo de nuestra búsqueda. Espero no estarme excediendo en el cumplimiento de mis obligaciones al decir que me sentí muy contento al notar la calma y comportamiento determinado de todos y sentir que no había ninguna duda en mi mente acerca de el éxito de nuestra empresa.

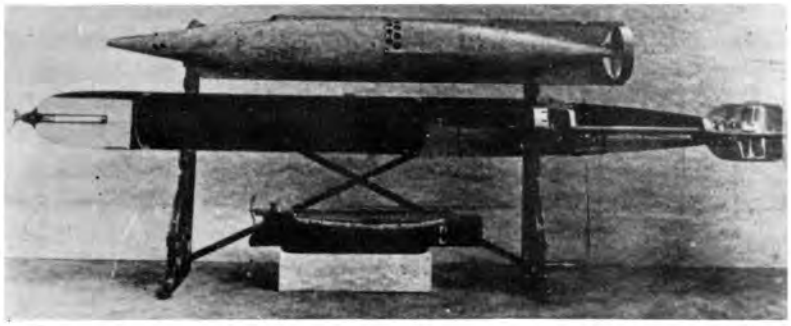
Sin embargo, al habernos acercado considerablemente y constatar que no se trataba del *Huáscar* (habiendo descubierto antes que éste era el único buque en la bahía) lo abordé con la esperanza de obtener alguna información útil. Resultó ser el vapor *María Luisa* de Iquique. El capitán estuvo al comienzo muy poco comunicativo y dijo que no sabía nada del *Huáscar*, pero después de presionarlo un poco, me informó que dos oficiales del buque enemigo habían bajado a tierra y poco después regresaron en su bote remando 2 ó 3 millas en busca de su buque, y que no habiéndolo encontrado regresaron al vapor donde fueron recibidos por el capitán de puerto, quien los llevó a tierra como prisioneros. El capitán me manifestó además que ellos habían dicho que tres o cuatro hombres habían muerto y había varios heridos a bordo del buque pirata en el último encuentro; no sabía nada acerca de su destino. Viendo que no podría obtener mayor información regresé al buque a la mayor brevedad"[38].

El contralmirante de Horsey en su informe al Almirantazgo señala: "A las 3.30 a.m. del 30 de mayo regresó la expedición de torpedos con el informe que el *Huáscar* había escapado. Esto lo pudo hacer fácilmente —añade— debido a la oscuridad de la noche, la altura de la tierra, y su calado que le permitía pegarse a las rocas. Llegando a la conclusión que el *Huáscar* con toda seguridad se dirigía hacia el norte para intentar efectuar un desembarco en Quilca, procedí (en cuanto fueron izados la lancha a vapor y los torpedos) con los dos buques (el *Shah* y la *Amethyst*) en dicha dirección, destacando la *Amethyst* a Mollendo, para obtener inteligencia"[39].

La frustración de muchos jefes británicos por la huída del *Huáscar* fue evidente. El comandante de la *Amethyst*, el capitán de navío Chatfield, pasó a bordo del *Shah* llamado para una junta de guerra. Según Bedford, el contralmirante de



Torpedo Automóvil Whitehead
(Foto Musée de la Marine, París)
que aparece en la *Enciclopedia General del Mar*, ediciones Garriga S.A.,
Madrid-Barcelona.



El primer torpedo Whitehead 1866 (arriba)
y uno de los primeros torpedos producidos en
serie en 1875 (abajo). Nótese en la parte inferior un
modelo a escala del *Salvacosta*. Reproducida de
Whitehead Motofides S.p.A., Livorno, Italia.

Horsey se mostraba deprimido y "parecía inclinarse a dejar todo como estaba"[40]. Es decir, aparentemente el Jefe de la Estación Naval Británica en el Pacífico estaba personalmente dispuesto a suspender las operaciones contra el *Huáscar*. Pero sus oficiales se opusieron firmemente a ello —recuerda Bedford—"y por fin se acordó atraparlo (al monitor) donde quiera que se encuentre"[41].

Vemos, pues, que la decisión de destruir al *Huáscar* no fue propiciada por de Horsey. Pero no tuvo el carácter suficiente para oponerse a ello y aceptó un acuerdo donde jugó papel muy importante la vehemencia y el orgullo herido de los comandantes Bedford y Chatfield.

Horas más tarde el *Amethyst* dio la noticia que el *Huáscar* se encontraba en Iquique. Ahora los británicos tenían un problema: el *Shah* contaba con muy poco carbón. Confiando encontrarlo en Iquique, los dos buques ingleses se dirigieron a este puerto. A las 5 p.m. del 30, cuando estaban a 20 millas de su destino, el *Shah* se detuvo y preparó una nueva expedición torpedera. Leamos los documentos sobre el particular:

"*Shah*, en la mar, 31 de mayo 1877

Memorándum: Del contralmirante de Horsey, comandante en jefe, al capitán de navío Bedford

1° Siendo mi intención enviar una expedición de torpedos para procurar la destrucción del *Huáscar*, si se encuentra en Iquique, usted deberá organizar una con este fin y someter para mi aprobación, las órdenes que pudiese usted impartir al oficial al mando de la expedición.

2° Al formular sus órdenes observará usted los siguientes puntos. Todos los demás detalles quedan a su criterio.

I. Como el éxito de la expedición depende en gran parte de la habilidad en el manejo de los torpedos, deseo que el teniente de artillería Lindsay esté al mando.

II. Los demás oficiales y tripulantes de la expedición deberán ser voluntarios.

III. Pienso que los botes a emplearse deberán ser:

(a) La lancha a vapor con 2 torpedos de botalón
(b) Una falúa con un torpedo Whitehead colgado de un pescante a su costado y el cañón Gatling en la proa.

(c) Un esquife o ballenero para manipular el torpedo Whitehead.

IV. La lancha deberá estar lista para ser arriada con presión de vapor y los otros botes listos en cuanto sea posible, el torpedo Whitehead suspendido listo para ser echado al agua y el Gatling listo para ser colocado en la falúa en el momento en que nos detengamos en el rendez vous.

V. Los remos y las horquillas de los botes deberán ser silenciados lo más posible"[41a].

La respuesta, inmediata, de Bedford decía:

"*Shah*, en la mar 31 de mayo 1877

Señor

Contralmirante de Horsey, Comandante en Jefe

En cumplimiento de su memorándum de la fecha, tengo el honor de someter a su consideración las órdenes que me propongo impartir al teniente Lindsay.

En vista del gran número de voluntarios —oficiales, marineros e infantes de marina— he preferido a aquellos oficiales y tripulantes que tomaron parte en la expedición del martes en la noche. Todos son voluntarios presentados por el teniente Lindsay y aprobados por mí.

He procurado inculcar en los oficiales el hecho de que el éxito depende del silencio y la serenidad y les he advertido especialmente que el objeto de la expedición es tratar de asegurar el éxito con el menor riesgo de vidas o daño a nuestros botes, dentro de lo posible.

Tengo el honor, etc.

FRED G. T. BEDFORD
capitán de navío"[42].

Nuevamente el teniente Lindsay era el jefe del operativo torpedero. Las instrucciones de Bedford eran muy claras, concisas:

SILURO WHITEHEAD 1868

Fig. 5 - SEZIONE LONGITUDINALE VERTICALE

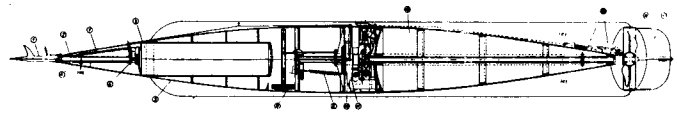


Fig. 6 - VISTA DEL SILURO DALL'ALTO

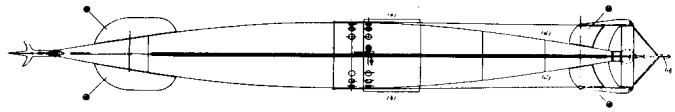
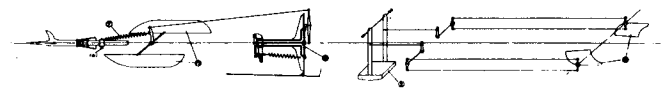


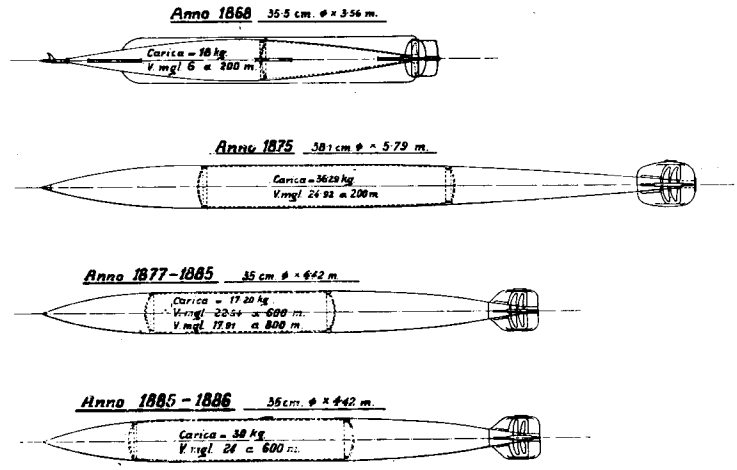
Fig. 7 - SCHEMA DELLE TRASMISSIONI DI MANOVRA DEI TIMONI DI PROFONDITÀ

Timoni di profondità a prora — Timoni di profondità a poppa



(1) - Acciarino
(2) - Tubo di trasmiss. dell'accensione
(3) - Carica (polvere pirica o dinamite)
(4) - Testa
(5) - Involucro
(6) - Zavorra di piombo
(7-8) - Molle antagoniste del piatto idrostatico
(9) - Pendolo
(10) - Piatto idrostatico
(11) - Compartimento macchina. Regolatore di pressione. Valvola di caricamento
(12) - Serbatoio d'aria
(13) - Regolatore di distanza
(14) - Elica a 3 pale
(15) - Timoni prodieri di profondità
(16) - Timoni poppieri di profondità
(17) - Armatura verticale

Vistas longitudinales y de plano del torpedo Whitehead. Modelo 1868, que muestra las diversas secciones. Reproducida de *La Storia del Siluro 1860-1936*, por Whitehead Motofides Divisione della Gilardini S.p.A., Livorno, Italia.



Vistas longitudinales que muestran la evolución de las características de los torpedos construídos en la fábrica de torpedos de Fiume entre 1868-1886. Reproducida de *La Storia del Siluro 1860-1936*, por Whitehead Motofides Divisione della Gilardini S.p.A., Livorno, Italia.

"*Shah* en la mar, 31 mayo 1877

Memorándum

En cumplimiento de las órdenes del comandante en jefe, usted tomará el mando de la expedición encargada con la tarea de procurar la destrucción del buque pirata *Huáscar* esta noche.

Los siguientes oficiales (voluntarios) se pondrán a sus órdenes.

Teniente Abbott, a cargo de la lancha a vapor. Sub-teniente Gray y Talbot, cirujanos Allen y Sibbald
Sr. White, ingeniero

Los abajo mencionados oficiales de mar y tripulantes formarán las dotaciones de los botes y serán distribuídos de acuerdo con lo indicado frente a sus nombres.

Al dejar el buque en el punto de reunión a 8 millas al sur, sureste de Iquique, procederá usted hacia la bahía manteniéndose tan cerca de tierra como sea prudente fuera de la rompiente.

Deberá usted remolcar los botes en el mayor silencio, sin descubrirse a no ser que se escuche disparos desde el buque, o que tengan buenas razones para pensar que usted ha fallado.

En cualquiera de estos casos, se le ordenará que navegue directamente hacia el *Huáscar* y procure volarlo con el torpedo de botalón. La falúa, con el cañón Gatling, maniobrará para tomar la mejor posición que le permita mantener clara la cubierta superior del *Huáscar* de rifleros, etc.; pero con órdenes terminantes de no disparar mientras no se haya hecho fuego sobre la lancha a vapor.

Teniendo en cuenta las peligrosas características del torpedo Whitehead, y la desastrosa calamidad que podría suceder si, debido a una puntería descuidada u otra razón, su rumbo fuese dirigido en forma que golpease a otro buque en lugar del *Huáscar*, le imparto a usted la orden terminante de no soltar el torpedo a no ser que esté absolutamente *seguro* que golpeará al *Huáscar* directamente y a no más de 80 yardas de distancia. Deberá regulársele para correr no más de 200 yardas y luego hundirse.

Si debido a la posición que se encuentra fondeado u otras causas, pareciese imposible cumplir estas condiciones, usted deberá considerar la conveniencia de abandonar la idea de utilizar el Whitehead, y tratar de cumplir el servicio con la lancha a vapor.

En caso de tener éxito, disparará usted un cohete y una luz azul y prestará toda ayuda posible en nombre de la humanidad. En cualquier caso deberá regresar usted al *Amethyst* o al *Shah* si éste se encontrase más cerca al terminar su servicio.

Las dotaciones de los buques estarán vestidas con uniforme blanco de trabajo y se llevará ropa azul en los botes. Cada hombre llevará un cinturón salvavidas. Estarán armados con revólveres, fusiles y ballonetas.

Se guardará estricto silencio y no se disparará sin órdenes terminantes.

Si encontrase usted al *Huáscar* en movimiento, o sin ninguna posibilidad de acercarse lo suficiente para cumplir sus órdenes, deberá procurar usted enviar esta información al *Amethyst* por medio de señal luminosa y regresar.

FRED G. BEDFORD
capitán de navío

Al Sr. teniente C. Lindsay, H.M.S. *Shah*"[43].

Las instrucciones al teniente Abbott y al sub-teniente Alfray, también eran muy precisas:

"*Shah*, en la mar, 31 de mayo de 1877

Memorándum

Tomará usted el mando de la lancha a vapor en la expedición de esta noche y se pondrá usted bajo las órdenes del teniente Lindsay.

La intención es, de ser posible, atacar primero con el torpedo Whitehead: si hubiese razón para creer que esto no tendrá éxito o si se oyese disparos desde el *Huáscar*, usted procurará

volarlo con el torpedo de botalón, teniendo cuidado que el torpedo esté realmente en contacto con el buque; y si es posible, que las máquinas estén dando hacia atrás en ese momento.

FRED. G. BEDFORD
capitán de navío

Al teniente Thomas F. Abbott H.M.S. *Shah*"[44].

"*Shah*, en la mar, 31 de mayo de 1877

Memorándum

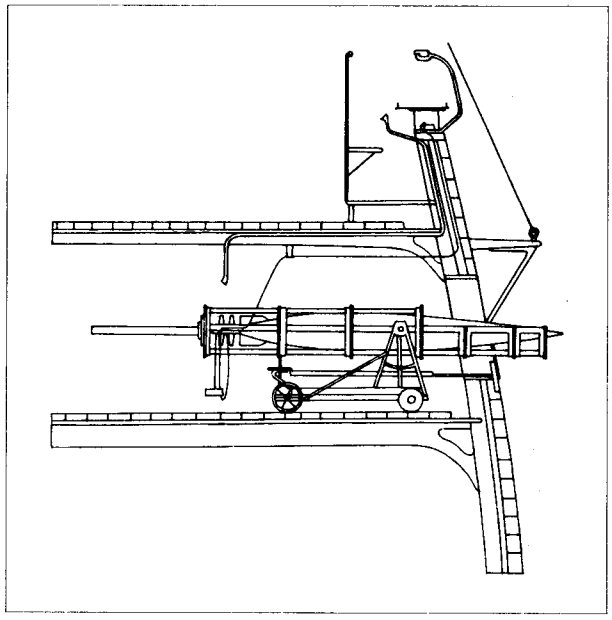
Tomará usted el mando de la primera falúa del buque en la expedición de esta noche y se pondrá usted bajo las órdenes del teniente Lindsay. Tendrá usted mucho cuidado de que el torpedo Whitehead no sufra nigún daño mientras se encuentre al costado del bote.

Deberá usted mantener el control sobre sus hombres y no permitir ningún ruido ni disparos a no ser que usted reciba directivas de su inmediato superior. Mientras el teniente Lindsay esté ocupado con el torpedo Whitehead usted pedirá órdenes al teniente Abbott.

FRED G. T. BEDFORD
capitán de navío

Al sub-teniente S. N. Alfray H.M.S. *Shah*"[45].

Se advierte que el operativo ha sido minuciosamente estudiado por Bedford; que es sumamente arriesgado y peligroso; que no tiene antecedentes. En la fragata se trabajaba a un ritmo acelerado; todo tenía que estar listo para la hora señalada. La *Shah* reanudó la navegación. A 7 millas de Iquique "cuando iba a salir la luna"[46] se despachó la expedición torpedera para destruir al *Huáscar*.



Dibujo de un sistema de lanzamiento de torpedo correspondiente a uno de los primeros tipos de torpedos Whitehead. Reproducido de *Ships and the sea*, por Duncan Haws, 1976.

Pero la frustración de la noche del 29 se repetiría. Así la explica el teniente Lindsay en el parte que elevó a Bedford:

"En la noche del 31 del mes pasado, de conformidad con sus órdenes escritas de esta fecha (31 de mayo), nuevamente salí con la lancha a vapor, la ballenera y la falúa, ésta última siendo utilizada para llevar el torpedo Whitehead, y prestar toda la ayuda posible en nombre de la humanidad después de la destrucción del enemigo. Llevándolos a remolque procedimos hacia la bahía a toda velocidad, con la intención de abordar a un buque mercante inglés con el propósito de obtener la inteligencia acerca de su paradero, luego aproximarme yo mismo en la ballenera con el torpedo Whitehead desde el lado de tierra y dispararlo cuando estuviese dentro de las 80 yardas de la cuadra. La lancha, bajo el mando del teniente Abbott, tenía órdenes de atacar desde el lado opuesto, pero sin descubrirse a no ser que se oyese disparos, en cuyo caso debería navegar directamente al *Huáscar* y volarlo con el torpedo de botalón.

La falúa al mando del sub-teniente Gray, en caso necesario debería cubrir el ataque y mantener libre la cubierta superior del enemigo con el cañón Gatling.

Estando a una milla del fondeadero observamos la señal de llamada y tuvimos que regresar, enterándonos que el *Huáscar* se había rendido.

Sólo puedo agregar que se observó el mismo orden, disciplina y confianza exhibidos en la última expedición.

Tengo el honor, etc.

CHARLES LINDSAY
teniente

Shah, en la mar, 3 de junio de 1877"[47].

Por el ya tantas veces mencionado *Diario* de Bedford, sabemos que la expedición torpedera recibió la orden de retornar al *Shah* cuando se encontraba sólo a una milla de su objetivo. Nos preguntamos: ¿había razones suficientes para una decisión tan excesiva y cruenta de parte de los ingleses?. Ciertamente que no. Ya veremos, oportunamente, que las explicaciones de de Horsey no satisfacieron al Almirantazgo. Algo más: los episodios de Pacocha e Iquique truncaron la carrera naval de de Horsey. Pese a lo previsto, no ascendió a la jerarquía de almirante.

EL FIN DE LA REBELION

A 19.00 horas del 29 de mayo de 1877 el Jefe Supremo Provisorio del Perú, Nicolás de Piérola, reunió a bordo del *Huáscar* una junta de guerra "para consultarle sobre la actitud que sería más acertada adoptar en las circunstancias que creaba al país la inesperada y aleve agresión de la escuadra inglesa"[48].

El monitor necesitaba reparaciones urgentes. Piérola, por otra parte, pensó que la Escuadra peruana no podía permanecer indiferente ante el agravio que habían pretendido inferir los ingleses al pabellón nacional. Luego de cambiar opiniones, se acordó unánimemente que el *Huáscar* marchara a Iquique —donde se suponía estaba la escuadra de operaciones— "a fin

de proponerle que abriendo un paréntesis a la cuestión anterior saliésemos juntos a perseguir al enemigo y castigar como merece la injuria hecha no a un político sino al Perú entero, simbolizado por el pabellón que se pretendió hacernos arriar y que tan valerosamente ha sabido el *Huáscar* mantener en su lugar"[49]. Aprovechando la oscuridad de la noche —eran las 20 horas— se deslizaron entre las sombras, sin que los ingleses —como ya se ha visto— se percatasen de lo que pasaba.

Mientras navegaban hacia Iquique, el jefe Supremo Provisorio recibió el parte que le elevó el Comandante General de la Escuadra Regeneradora, Luis Germán Astete —que hemos glosado repetidas veces— y el parte que el comandante del monitor, Manuel María Carrasco, entregó a Astete dándole cuenta de las averías y bajas registradas en el buque a su mando. Leamos:

"R.P. — Comandancia del *Huáscar*

En la mar, mayo 30 de 1877

Señor capitán de navío Comandante General de la Escuadra Regeneradora.

S.C.G.

Tengo el honor de elevar al conocimiento de US. por el conducto regular, el parte circunstanciado de las averías y accidentes personales que se han experimentado a bordo del buque de mi mando en el combate sostenido por él, el 29 del presente, con los buques S.M.B. *Shah* y *Amethyst* entre la punta de Coles y la caleta de Pacocha, y que terminó frente al puerto de Ilo.

EN EL CASCO

Un proyectil de a 300 libs. atravesando el blindaje cerca de la lumbrera del segundo camarote de estribor, hizo su explosión, en aquel momento, destrozó el mamparo, averió el tubo de la bomba de la cámara, rompió uno de los peldaños y el forro de la escala de la misma y el forro interior del buque al lado de babor, causando al mismo tiempo la muerte del soldado Ruperto Béjar, hiriendo levemente en la parte inferior de la

rodilla izquierda a don Juan Martín Echenique, haciéndole además dos contusiones en la misma pierna; hiriendo en la cara al cabo Manuel Mendoza e hizo una contusión en la pierna al soldado Cayetano Zurita.

Otro del mismo calibre, chocando primero en el mismo costado y haciendo una hendidura de tres pulgadas en el blindaje, rompió la plataforma de la escala del puente, derribó el ventilador de la máquina, destrozó el telégrafo del puente y algunos pasamanos del mismo.

Otro de 150 lbs. en el mismo lado, hundió el blindaje cerca de una pulgada, frente al palo trinquete y a 16 pulgadas de la cubierta.

Otro razante al castillo de proa sin causar daño manifiesto de consideración.

Otro de 150 lbs. hendió el blindaje 1/2 pulgada, al lado de babor frente a la chimenea de la cocina, a 16 pulgadas de la cubierta.

Otro de 300 lbs. al mismo lado, en la coronación de popa y pasando al de estribor, hizo su explosión destrozando los jardines y levantando algunos rumbos de la toldilla: hirió levemente en la cabeza con una astilla al cabo de luces sargento Baltazar Caicho, haciéndole además una contusión en la espalda, en el momento que acompañado del grumete Federico Vidal izaba en el asta el pabellón que había caído con el pico.

Otro que destrozó uno de los molinetes de la cadena, e hizo algunos otros daños de poca consideración.

TORRE

Un proyectil de 300 lbs. hendió el blindaje tres pulgadas a 3 pies de la tronera de la izquierda, y hacia el mismo lado, y la distancia de dos pies la base superior.

Diferentes proyectiles y segmentos de bomba, destrozaron los fierros que sirven para colocar los sacos y la base de madera en que aquellos descansaban.

TORREON DEL COMANDANTE

Una bomba en la segunda arista de proa en el lado de babor, a cuatro pulgadas a la altura del puente que destrozó

parte de la madera que lo une a éste, parte de éste, algunos pasamanos del mismo e hizo saltar la luna del compás y con algunas de las astillas de vidrio y de madera que penetraron en el torreón fue US. (Astete) levemente herido en la mano y antepuño izquierdo y vino uno de los segmentos de la bomba, después de perder su fuerza por algún choque anterior, a caer sobre la paletilla izquierda del que suscribe, sin inferirle daño alguno.

ARBOLADURA

Palo trinquete

Un proyectil de pequeño calibre en la medianía de su altura al lado de babor; varios segmentos de bomba en la cabría que lo sostiene y en la verga, y destruída casi toda la maniobra de la verga y jarcia real.

Palo mayor

Rota toda la jarcia de estribor, trozado el juanete que se encontraba abarbetado a ella, la cofa completamente destruída, el estay mayor roto, el pico caído sobre la cubierta por haberle sido rota la driza de boca y toda la maniobra de la mayor destruída.

Compás

El de demarcación que se encuentra en la toldilla a 20 pies de altura, rota su escala.

Chimenea

Cuatro proyectiles de diferentes calibres la han atravesado recibiendo también algunos cascos de bomba.

Embarcaciones

Dos falúas y dos chalupas completamente destrozadas tanto por los proyectiles de la artillería, como por los de la ametralladora y la fusilería.

Estos son, señor Comandante General, los principales accidentes y averías que se notan en el buque de mi mando, no entrando a determinar los de menor cuantía, ocasionados por pequeños segmentos de bomba y proyectiles menores por la insignificancia de ellos.

Aunque US. ha sido testigo ocular de ello, no terminaré este parte sin hacer a US. especialísima mención del valiente comportamiento y noble entusiasmo con el que todos, y cada uno de los tripulantes del *Huáscar*, han cumplido con su deber de peruanos y de patriotas en esa memorable y gloriosa jornada, siendo esto tanto más digno de especial mención cuanto que ha sido necesario el redoblado esfuerzo de cada uno de ellos para sostener el combate en número muy inferior al exigido para el servicio de la maniobra y batería de este buque.

Dios guarde a US.

MANUEL M. CARRASCO

Elévese — *DUFFO*"[50].

Gracias a otro parte de Manuel María Carrasco quedan consignados, para el recuerdo de la historia, los nombres de todas las personas que se encontraban a bordo del monitor en la jornada de Pacocha:

"Comandancia del *Huáscar*

Monitor *Huáscar*
en el mar, mayo 30 de 1877

Señor capitán de navío
Comandante General de la
Escuadra Regenadora

S.C.G.

Tengo el honor de elevar a US. por el conducto regular, la relación nominal de los señores jefes y oficiales, tripulación y guarnición del buque de mi mando, que tomaron parte el día de ayer en el combate contra la Escuadra inglesa, en las aguas de Ilo.

Plana Mayor de la Escuadra

Comandante General, capitán de navío don Luis Germán Astete
Mayor de Ordenes, capitán de corbeta don Juan Duffó
Comisario don Guillermo Billinghurst
Ayudante de la Comandancia General, alférez de fragata don Víctor de la Puente
Amanuense de la secretaría don Samuel Guevara

Jefes y oficiales de la dotación

Comandante, capitán de corbeta don Manuel María Carrasco
Segundo comandante, capitán de corbeta don Manuel M. Valderrama
Teniente primero don Manuel Fernández Dávila
Teniente primero don Bernabé Carrasco
Teniente primero don Pablo Aquilino Duffó
Teniente segundo don Manuel de la Puente
Teniente segundo don Elías Higginson
Alférez de fragata don Octavio Herrera
Guardiamarina don Julio Lostaunau
Cirujano mayor don Felipe Murga

Maquinistas

1º don Francois Robles
2º don Jorge Vincent
3º don Federico Lopez
4º don David Arancibia

Oficiales de Mar

1er. contramaestre Cornelio Danas
1er. contramaestre Federico Noguera
1er. guardián Demetrio Coloche
2do. guardián Tránsito Orellana
2do. guardián José Lima
1er. carpintero Domingo Java
2do. carpintero Inocencio Bravo
1er. herrero Juan Briones



MANUEL FERNANDEZ DAVILA
Uno de los oficiales que junto a los hermanos Carrasco colaboró en la rebelión del *Huáscar*.

Boca fragua Santiago Uribe
Cabo de timoneles Francisco Sena
Patrón de lancha Juan de la Cruz Dávila
Cabo de luces Baltazar Caicho
Maestre de víveres José María Alvarez
Despensero Nazario Minaya
Mayordomo de cámara Joaquín Martínez
Cocinero de equipaje Ricardo Saavedra
Cocinero de cámara Manuel Verdesoto

Artilleros de Preferencia

Natividad Dávila	Froilán Portocarrero
Tomás Salazar	Aurelio Zambrano
Andrés Alburqueque	Manuel Cesaringo

Artilleros Ordinarios

Santiago Correa	Antonio Nazario
Samuel Grandiel	Avelino Morán
Florentino Alvarado	Manuel Gómez
Melchor Girón	Luis Victoria

Marineros

Eleodoro Dávila	Manuel Alvarez
Francisco Jara	José Castro
Simón Urtares	Francisco Rojas
Tomás Delgado	Felipe Castillo
Manuel Delgado	Francisco Ariasola
Flavio Gonzales	Vicente Torres
Mariano Solís	Enrique Salazar
José de la C. Alvarado	Juan E. Becerra
Daniel Carmona	Francisco Soto
Pedro Guzmán	Luis Sánchez
Juan Rivera	Adolfo Cornejo
Gil Marín	Elías Arce
Martín Mayorga	Manuel del Río
José Lazo	Pablo Alequin

Grumetes

Manuel Carrión	Pablo Villanueva
Angel Reyes	Pedro Paulet

Miguel Chávez	Agustín Medina
Pedro Trujillo	Juan Alzamora
Santos Castrellón	Julio Moreno
Vicente Miranda	Manuel Pérez
Federico Márquez	Federico Vidolf
José Carvajal	Emilio Farfán

Cabos de Fogoneros

Manuel Barreda	Alejandro Stevenson

Fogoneros

Doncan Larigtone	Pablo Prada
Napoleón Triana	Juan Tejada
Carlos Caballero	Williams Michel
August Nhabaus	Matías Ortiz

Carboneros

Marcelino Flores	Tiburcio Castro
Gregorio Salazar	Juan de Dios Gonzáles
Juan José Gonzáles	José Escolástico

Miguel Quiñones

Guarnición

Comandante,	sargento mayor	don Agustín Aguirre
	sub-teniente	don Mariano Muñoz
	sub-teniente	don Modesto Carbajal
	sub-teniente	don Emilio Morales
	sub-teniente	don Antonio Moscoso
	sub-teniente	don Ricardo Escobar

Sargentos Primeros

Julio Ara	Manuel Mendoza
Fabián Meléndez	Miguel Sánchez

Anselmo Vargas

Sargentos Segundos

Juan Francisco Piérola	Pedro Silva
Adolfo Guevara	Nicolás Aldana

Francisco Rivera

Cabos Primeros

Francisco López — Cayetano Zurita
Basilio Gómez — Mariano Gonzáles
Ruperto Béjar (murió en el combate)

Cabos Segundos

Andrés Rodríguez — Saturnino Gallegos

Soldados

José de la Rosa — Manuel Romero
Eulogio Sánchez — Paulino Torres
Manuel Valencia — Lorenzo Gutiérrez
Manuel Soria — José María Rodríguez
Miguel Alva — Martín Valderrama
Francisco Espinoza — Manuel Aguilar
Manuel Medina — Celedonio Paco
Hermógenes Carvajal

Lo que pongo en conocimiento de US. para los fines que convenga

Dios guarde a US.

S.C.G.

MANUEL MA. CARRASCO"[51].

También, en cumplimiento de lo prescrito por la ordenanza, Piérola recibió de manos del coronel Federico Larrañaga la relación de los integrandes de la Columna de Honor. Veamos sus nombres:

"Columna de Honor

A bordo del monitor *Huáscar* en la mar, mayo 30 de 1877

Excmo. señor Jefe Supremo Provisional de la República

Excmo. señor:

Tengo el honor de elevar a V.E. la relación de los señores jefes y oficiales que componían la columna de mi mando, y que

concurrieron el día de ayer al combate contra la escuadra inglesa a bordo de este buque.

Primer Jefe de la columna civil don Federico Larrañaga
Teniente coronel don José Ma. Echenique
Teniente coronel don José Barredo
Teniente coronel don Antolín Benavides
Sargento mayor don Ramón Castro
Sargento mayor don Mariano Casanova
Sargento mayor don Alvaro Garfias
Capitán don Abelardo Lara
Teniente don Pedro José Saco
Teniente don José Carrasco
Sub-teniente don Manuel Ramírez
Sub-teniente don José Chocano

Lo que pongo a conocimiento de V.E. para los fines correspondientes.

Dios guarde a V.E. muchos años

FEDERICO LARRAÑAGA"[52].

Cuando el *Huáscar* entró a Iquique, en la mañana del 30 de mayo, encontró, efectivamente, que la escuadra de operaciones que obedecía al gobierno de Prado estaba fondeada en dicho puerto. El monitor llevaba bandera de parlamento en el palo trinquete. De inmediato un bote fue bajado y en él marcharon a tierra el mayor Juan Martín Echenique, Enrique Bustamante Salazar y el coronel Marcelino Varela. Este último, como se recordará, había sido tomado prisionero por los rebeldes pidiendo, a la hora del combate, un puesto para defender el honor nacional. Llevaban una nota firmada por Nicolás de Piérola, dirigida al jefe de la División Naval. Le comunicaba haber sostenido un combate con los ingleses el día anterior, pidiéndole se unieran todos los buques peruanos para batirlos.

El capitán de navío Juan Guillermo More los recibió a bordo de la *Independencia*. La nota que se le entregó decía textualmente:

"A bordo del monitor *Huáscar*

Mayo, 30 de 1877

Señor comandante general de la escuadra
que obedece al gobierno de Lima

El día de ayer, sin declaratoria precedente, ni pretexto que cohoneste siquiera la intervención de la escuadra británica en nuestros asuntos interiores, a la altura de Punta Coles, nos acometió ésta, con detalles que hacen la agresión de irritante alevosía, exigiéndonos que arriásemos el pabellón nacional de esta nave, para tomar posesión de ella en nombre de S.M.B. y dándonos para ello, dos minutos de plazo. A semejante intimación, contesté como correspondía a nuestra calidad de peruanos y al honor de nuestro glorioso pabellón, mantenido con fortuna en un combate de tres horas y media y hasta que las naves inglesas *Shah* y *Amethyst* apagaron sus fuegos, retirándose bajo los nuestros.

El honor de la jornada corresponde por entero al Perú representado por el *Huáscar*. Mas no pudiendo con solo este buque castigar como es debido el insulto nacional irrogado por la flota inglesa. colocando más alto que todo la soberanía y dignidad del Perú, y juzgando que la parte de nuestra flota que está a sus órdenes, no puede ser indiferente por un momento a la agresión británica, ni consentirá en dejarnos solos en la lucha, he venido a buscarlo para unirnos, y sin perjuicio de nuestras diferencias interiores, salir en busca de la escuadra enemiga.

No tengo en este momento más interés ni más preocupación que el logro de aquel objeto, ante el cual no hay sacrificio que no supiera hacer. Tales son también los sentimientos de todos los que me obedecen.

Tengo plena fe en que la actitud de US. y de todos los que le obedecen será digna del Perú y de su marina de guerra; y que le bastará (la) noticia de lo ocurrido ayer, para proceder como nosotros lo hicimos, sin examen, en análoga circunstancia.

Lo aguardo confiado para honor de la patria y lo reclamo en nombre de ella.

Dios guarde a US.
S.C.G.
NICOLAS DE PIEROLA"[53].

Las palabras del caudillo eran conmovedoras, cargadas de patriotismo, comunicaban valor. More y sus hombres no podían ocultar que estaban profundamente impactados por la situación. Sin embargo, éste expresó a los enviados de Piérola que carecía de atribuciones para tomar una decisión tan grave como la de combatir a las unidades inglesas. Pidió una tregua mientras consultaba con el gobierno. Cursó entonces este telegrama:

"*Telegrama Oficial* (5.35 pm.).— Iquique, 30 de mayo de 1877.—Excmo. señor Presidente: El *Huáscar* entró en este puerto a las dos pm. Se aguanta sobre su máquina con bandera de parlamento. Yo ordené viniera bote y mandaron a Echenique, Varela y Bustamante. Dicen que anoche encontraron escuadra inglesa y a nombre de la Reina intimó rendición al *Huáscar*. Este se negó, fue atacado por los ingleses y se batieron. El *Huáscar* propone ahora unión con nuestros buques. Yo he negado tal unión. El *Huáscar* espera afuera contestación mía. Yo estoy listo para batirlo. Piérola sigue en el *Huáscar*.— Comandante *MORE*"[54].

La respuesta de Prado a More fue: "Intime rendición al *Huáscar*, y si no se rinde, bátalo. *PRADO*"[55].

El caballeroso More envió entonces al *Califa* esta carta:

"Comandante General de la Escuadra de Operaciones

Frente a Iquique, mayo 30 de 1877

Señor Dr. D. Nicolás de Piérola

Muy señor mío:

Conforme al convenio celebrado con sus enviados, he participado al gobierno lo acaecido entre el *Huáscar* y la escuadra inglesa. La contestación que yo calculaba con fundamento, al conducirme con U. en el sentido en que lo hice, es que continúen las cosas, como si los últimos acontecimientos no hubiesen tenido lugar.

En esta virtud, intimo a U. a nombre del país, que tanto sufre con nuestras frecuentes luchas intestinas, ponga fin a esta situación crítica, con el sometimiento de ese buque a la obediencia del gobierno legítimo; ofreciéndole con ese objeto to-

das las garantías que sean necesarias para la seguridad personal de U. y de los que le obedecen.

La actitud tomada por el almirante inglés y cuya competencia para mezclarse en este asunto, dadas las circunstancias especiales del caso, yo no puedo resolver, debe, en mi concepto, influir poderosamente en su patriotismo para proceder de acuerdo con mi indicación. Los males gravísimos que una decisión distinta pudiera atraer sobre la República, no se pueden ocultar a su penetración e inteligencia, y yo confío en que el resultado será el que debe esperarse de los que, ante todo, según se ha servido manifestármelo, piensan en la autonomía de su patria, y en la realización de su futura prosperidad.

Si, por desgracia, estas consideraciones inspiradas por mi más ferviente deseo de conseguir una tranquilidad que salve al Perú de la terrible pendiente en que se ve colocado, no tuviera eco en el corazón de U. y de los que le rodean, entonces yo, cumpliendo las órdenes estrictas a que debo sujetarme, buscaré por la fuerza el logro de mis instrucciones.

Dios guarde a U.

JUAN G. MORE"[56].

Como vemos More actuaba con tacto, tratando de no herir la susceptibilidad de los rebeldes, dando a estas negociaciones un tono de hidalguía muy distinto al espíritu intransigente que parecía sugerir el lacónico telegrama del Presidente de la República: "Intime rendición al *Huáscar*, y si no se rinde, bátalo".

Piérola y su estado mayor apreciaron la situación. Tendrían que combatir con la Escuadra nacional y, tarde o temprano, nuevamente con los buques británicos. El grupo revolucionario era valeroso, audaz, pero no insensato. Era gente muy lúcida. La revolución había fracasado. Intentar otro acto de fuerza era como marchar directamente a la muerte. Debía considerarse que no todo se había perdido. Políticamente el nombre de Piérola alcanzaba un relieve hasta entonces no logrado. El caudillo contestó a More en los siguientes términos:



Abordo de la Goleta "Covadonga"
Frente á Iquique 20 de Mayo de 1879.

Sor D. Nicolás de Piérola
Abordo del Monitor "Huascar"

Muy Señor mio:

Recibida la nota de Ud. en la que me participa las condiciones bajo las cuales se entregaría el "Huascar" y pesando con madurez cuanto ella importa al país el pronto término de este asunto: convencido por otra parte, de los sentimientos patrióticos que inspiran esa conducta y á los cuales no apeló en vano en mi oficio anterior, he resuelto conceder á nombre del Gobierno las garantías que pide para los que se hallan bajo sus órdenes, tales como están consignadas en su oficio.

En cuanto á Ud. personalmente, sin embargo de la responsabilidad que pueda atribuírseme, y que estoy decidido á asumir, le dejo en libertad para continuar abordo como lo propone, hasta dirigirse al extranjero en seguimiento de nuestro cuando al Callao con la Escuadra. En este último caso, no dudo que el Gobierno penetrado de idénticos sentimientos á los que me animan, sabrá tener en cuenta esa conducta para la decisión que deberá tomar.

Respecto al artículo 4º de las condiciones y que solo se refiere á la entrega del "Huascar", debo decir á Ud. que ella se verificará ésta misma mañana

Primera página de la respuesta del capitán de navío Guillermo More a don Nicolás de Piérola. El caballeroso marino supo estar a la altura de las históricas circunstancias.

"República Peruana

A bordo del monitor *Huáscar*, mayo 30, 1877

Señor comandante general de la escuadra que obedece al gobierno de Lima

S.C.G.

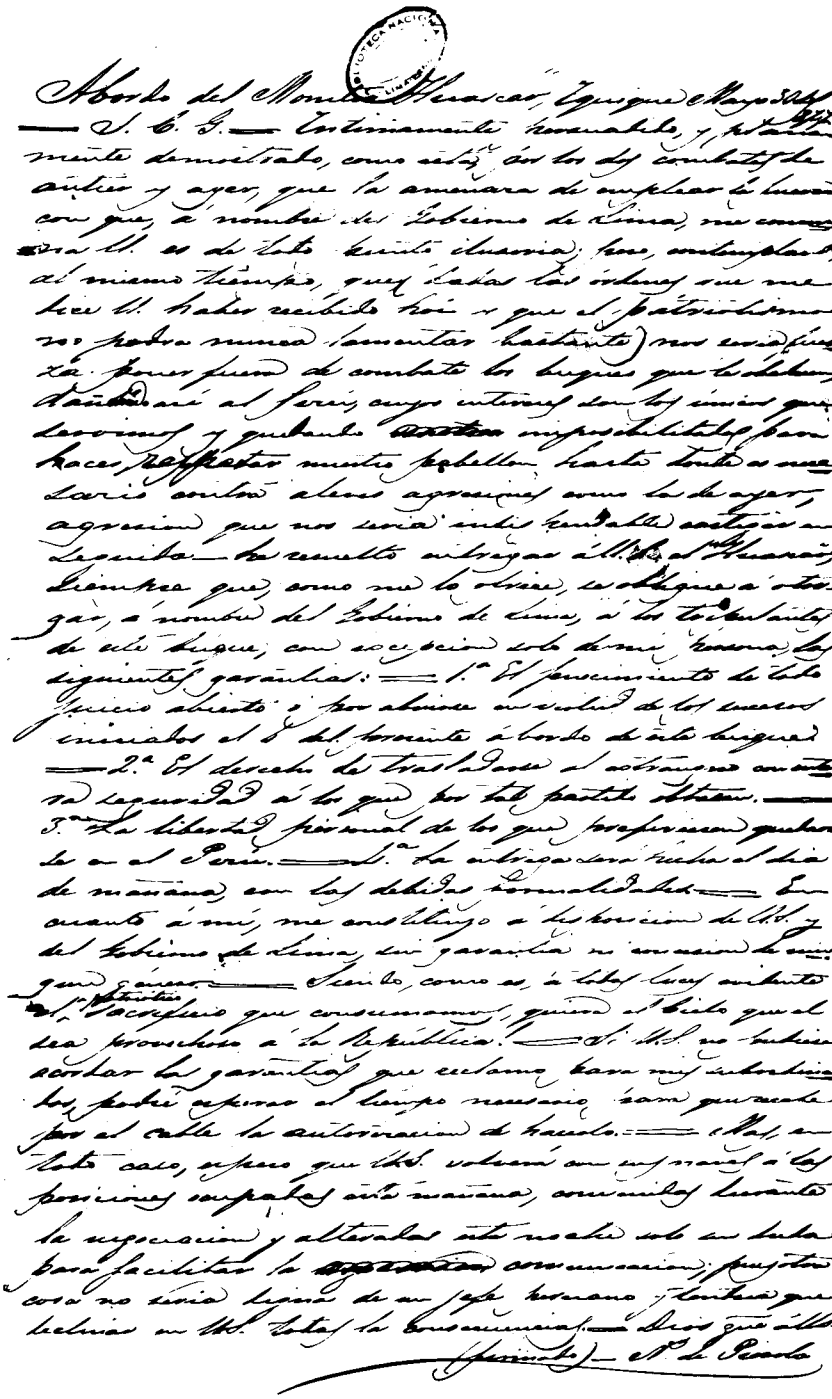
Intimamente persuadido y plenamente demostrado por los dos combates de antier y ayer que la amenaza de emplear la fuerza con que, a nombre del gobierno de Lima, me conmina US. en su oficio de esta noche, es de todo punto ilusoria; pero contemplando, al mismo tiempo que, dadas las órdenes que me dice US. haber recibido y que el patriotismo no podía nunca lamentar bastante, nos sería forzoso poner fuera de combate buques que le obedecen, dañando así al Perú, cuyos intereses son los únicos que servimos y quedando inhabilitados para hacer respetar nuestro pabellón, hasta donde es necesario contra aleves agresiones como la de ayer, que nos sería indispensable castigar en seguida; he resuelto entregar a US. el *Huáscar*, siempre que, como me lo ofrece, se obligue a otorgar a nombre del gobierno de Lima, a los tripulantes de este buque, con excepción sólo de mi persona, las siguientes garantías:

1º El fenecimiento de todo juicio abierto o por abrirse en virtud de los sucesos iniciados el 6 del presente a bordo de este buque.
2º El derecho de trasladarse al extranjero con entera seguridad a los que por tal partido optasen.
3º La libertad personal de los que prefieran quedarse en el Perú.
4º La entrega será hecha el día de mañana, con las debidas formalidades.

En cuanto a mí, me constituyo a disposición de US. y del gobierno de Lima, sin garantías ni concesión de ningún género.

Siendo, como es, a todas luces evidente el patriótico sacrificio que consumamos, quiera el cielo que él sea provechoso a la República.

Si US. no pudiera acordar las garantías que reclamo para mis subordinados, podremos esperar el tiempo necesario para que reciba por el cable la autorización de hacerlo.



Piérola pide garantías para sus hombres, ninguna para él. Una prueba más de la gallardía del *Califa*.

Pero en todo caso, espero que US. volverá a ocupar con sus naves las posiciones ocupadas esta mañana y convenidas durante esta negociación, y alteradas esta noche sólo, sin duda para facilitar la comunicación; pues otra cosa no sería digna de un jefe peruano y en caso contrario tendría que declinar en US. todas las consecuencias.

Dios guarde a US.
S.C.G.
NICOLAS DE PIEROLA"[57].

More contestó sin perder un instante:

"Comandancia general de operaciones

Frente a Iquique, mayo 30 de 1877

Señor Dr. don Nicolás de Piérola

Muy señor mío:

Recibida la nota de U., en la que me participa las condiciones bajo las cuales se entregará el *Huáscar* y pensando con madurez cuánto importa al país el pronto término de este asunto: convencido, por otra parte, de los sentimientos patrióticos que inspiran esa conducta y a los cuales no apelé en vano en mi oficio anterior, he resuelto conceder a nombre del gobierno, las garantías que pide para los que se hallan bajo sus órdenes tales como las que están consignadas en su oficio.

En cuanto a U. personalmente, sin embargo de la responsabilidad que puede atribuírseme, y que estoy decidido a asumir, lo dejo en libertad para constituirse a bordo como lo propone, trasladándose al extranjero en seguida o continuar al Callao con la escuadra. En este último caso, no dudo que el gobierno penetrado de idénticos sentimientos a los que me animan, sabrá tener en cuenta esa conducta para la decisión que deberá tomar.

Respecto al artículo 4º de las condiciones, y que sólo se refiere a la entrega del buque, debo decir a U. que ella se verifique esta misma noche, pues así lo exige la premura del tiem-

po, la brevedad necesaria para acabar la anómala situación en que nos encontramos y como complemento de la lealtad recíproca de nuestro procedimiento.

Dios guarde a Ud.

JUAN G. MORE"[58].

Poco despúes More envío este telegrama a Lima:

"*Telegrama Oficial* (Recibido a las 6 pm.).— Señor Presidente.—Iquique, 31 de mayo de 1877.— *Huáscar* se entregó anoche bajo las condiciones siguientes.— Fenecimiento de todo juicio abierto o por abrir después de la revolución del 6.— Derecho de traslación al extranjero con seguridad los que quieran hacerlo.— Libertad personal de los que quieran quedarse.— Piérola a disposición del gobierno sin garantía ni concesión alguna.— He aceptado las condiciones.— Piérola con séquito resuelto a marchar a Lima a disposición del gobierno.— Mientras recibo contestación quedan presos en el *Limeña* con una fuerte guarnición.— *MORE*"[59].

El Comercio, ya bien entrada la noche del 31 de mayo, lanzó una edición extraordinaria que se agotó en menos de una hora. El corresponsal en Iquique informaba: "El *Huáscar* se ha rendido a la escuadra nacional. Garantías a todos sus tripulantes. Piérola no las pide"[60]. Los seguidores del *Califa* se lanzaron a las calles. Piérola, con su altivo gesto, seguía ejerciendo —aún vencido— su innegable magisterio cívico.

Mientras esto ocurría en Lima, el capitán de navío Juan Guillermo More redactaba el extenso parte en el cual daba cuenta al ministro de Guerra y Marina de las negociaciones tenidas con los rebeldes y del feliz resultado de su misión al haberse entregado a las autoridades el monitor *Huáscar*. More explicaba al ministro:

"Fragata blindada *Independencia* al ancla Iquique, junio 1º de 1877.

Señor General Ministro de Estado en el Despacho de Guerra y Marina.

S.G.M.

El día 30 del pasado a las 8 h. a.m. despaché la cañonera *Pilcomayo* a Pisagua con 120 hombres que debían reforzar la

guarnición de ese puerto y ponerlo a salvo de un nuevo ataque rebelde.

Tres o cuatro horas después de haber zarpado este buque, se avistaron tres vapores viniendo al norte que, reconocidos a medida que se aproximaban, fueron un vapor de la Compañía Sud-americana, la *Pilcomayo* y el monitor *Huáscar* batido dos días antes por la escuadra de operaciones.— Hice señal a la *Unión* de alistarse para zarpar, verificando lo mismo en este buque, de modo que al entrar la *Pilcomayo* desembarcó la tropa que no había podido llegar a su destino y, siguiendo mis aguas, nos dirijimos al encuentro del monitor *Huáscar*.— El *Limeña* con orden de estar en movimiento al abrigo del *Atahualpa* para prestarle auxilio en caso necesario, y éste, con el de hacer todo el fuego posible, si el *Huáscar* se ponía a su alcance, permanecieron en el fondeadero.

Cuando ya nos acercábamos a la distancia que juzgaba necesaria para romper los fuegos, se divisó la bandera de parlamento en el tope de trinquete y señal en el pico de mezana pidiendo un bote: estas señales fueron contestadas con las mismas, pues, aunque aceptaba el parlamento, no quería desprender una embarcación: arriaron ellos una, en la cual vinieron los señores coronel don Marcelino Varela, que se hallaba preso abordo, y los delegados don Juan M. Echenique y D. Enrique Bustamante, quienes me entregaron una nota del señor D. Nicolás de Piérola, cuya copia adjunto, pidiendo la cooperación de la Escuadra para regresar en busca de la inglesa, que les había atacado el día anterior en la punta de Coles, después de haberle intimado y ellos rehusado, la rendición del buque.

Por esta causa, que me pareció bastante grave, aplazé mi respuesta y volví al fondeadero para comunicar al gobierno el acontecimiento, persuadido, como no podía menos de estarlo, que cualquier otra conducta, no habría tenido más resultados que diferir por más tiempo, trayendo consigo mayores compromisos, el término de la situación política en que nos encontrabamos.

Obtenida la contestación del gobierno salí nuevamente e intimé la rendición del buque, haciéndole presente que principiaría el ataque al saber su negativa.

En una segunda nota del señor Piérola, cuya copia también adjunto, me hizo la proposición para la entrega, que verá US.

y que yo acepté, íntimamente convencido de que la magnanimidad del gobierno, no tendrá reparo en ratificarla, como una nueva prueba de su patriotismo y del programa de su administración.— En consecuencia, a las 6 h. a.m. del día de ayer, comenzó la entrega en la mar y terminó a las 8 h. hora en que regresé al puerto, en donde remití al vapor *Limeña*, al señor Piérola y a todas las demás personas que constan en la correspondiente relación.

Han concluído, por esta vez, que yo confío será la última, las dificultades que a la marcha progresiva del país oponen sublevaciones como la que acaba de ser extinguida, y la conciencia de imposibilidad para trastornar de una manera alarmante el orden constituído, se ha demostrado una vez más en la práctica.

Felicito al gobierno por tan pronto, como eficaz resultado, y sólo me resta, para terminar este oficio, y en cumplimiento de mi deber, el recomendar a su consideración la conducta digna y patriótica de todos y cada uno de los jefes, oficiales y tripulantes que se hallan bajo mis órdenes.

Dios guarde a US.

S.G.M.

JUAN G. MORE"[61].

El Presidente Mariano Ignacio Prado no aprobó la actitud del capitán de navío Juan Guillermo More. No fue magnánimo e hidalgo como él y se negó a ratificar el procedimiento adoptado en Iquique por el Comandante General de la Escuadra de Operaciones. A los detenidos, a quienes More tuvo que hacer conducir al transporte *Limeña*, en condición de presos políticos, comenzó a tratárseles, a partir de las 6 de la mañana del 31 de mayo, de una manera diferente a la pactada. Eran los siguientes:

"Relación de los presos políticos trasbordados del monitor *Huáscar*:

D.D. Nicolás de Piérola
Capitán de fragata D. Luis G. Astete
Señor D. Juan Martín Echenique
Señor D. José M. Echenique

Señor D. Enrique Bustamante
Coronel Federico Larrañaga
Coronel D. Mariano Alvizuri
Don Carlos de Piérola
Capitán de corbeta graduado D. Manuel M. Carrasco
Capitán de corbeta graduado D. Juan Duffó
Teniente 1° D. Manuel Valderrama
Capitán de infantería D. Agustín Aguirre
Teniente 2° D. Bernabé Carrasco
Teniente 2° D. Manuel Dávila
Alférez de fragata D. Manuel Puente
D. Felipe Murga
D. Octavio Herrera
D. Julio Lostaunau
D. Alvaro Garfias
D. José Carrasco
D. Víctor Puente
D. Ramón Castro
D. José Barredo
D. Pedro José Saco
D. Manuel A. Ramírez
D. José A. Lara
D. Mariano Casanova
D. Elías Higginson
D. José A. Benavides
D. Pedro J. Chocano
Dos Cabos primeros

Veinte soldados y veinte fleteros y paisanos, entre ellos cinco individuos de la guarnición de Pisagua, con su respectivo armamento"[62].

More, obviamente, quedaba en una situación moral sumamente delicada. Había celebrado un pacto y éste no había sido respetado por el gobierno. En las horas posteriores del 31 de mayo, se ordenó que todos los tripulantes del *Huáscar* —la plana menor— quedaran detenidos en dicho buque. Se violaba nuevamente el convenio que había posibilitado el fin de la revolución. "Al influjo del apasionamiento político —dice Alberto Ulloa Sotomayor— se pensó que la actitud de More era excesiva y que se dejaba arrastrar por sus arranques caballerescos aceptando aquellas condiciones... More se hizo cargo del sig-

nificado y de la solemnidad de los hechos. Participó de la exaltación de sus hombres ante la hazaña del *Huáscar* y de su admiración por el sometimiento de Piérola y por la invitación a luchar con los ingleses. Tenía la gallarda nobleza de alma de un gran marino y hubiera traicionado este espíritu procediendo de otra manera"[63].

Prado insistía en que el Comandante General de la Escuadra había hecho concesiones que no estaban en las facultades del Poder Ejecutivo y que menoscababan los fueros de los otros Poderes del Estado. El honor de More y el de la Marina de Guerra del Perú estaban en juego. More sabría defenderlos.

MORE DEFIENDE SU HONRA

Las autoridades políticas de Iquique se habían hecho dueñas de la situación. A las 4 de la tarde del 2 de junio de 1877, Nicolás de Piérola fue sacado violentamente del transporte *Limeña* y trasladado al monitor *Atahualpa*. Estaba en condición de "incomunicado". Juan Martín Echenique y Enrique Bustamante y Salazar protestaron enérgicamente ante More mediante las dos comunicaciones que transcribimos a continuación:

"A bordo del *Limeña*, Iquique, junio 2 de 1877 (a 7 pm.)
Señor don Juan G. More, capitán de navío y Comandante General de la Escuadra Peruana.

Señor:

A las 4 h. p.m. del día de hoy ha sido trasladado violentamente al monitor *Atahualpa* en calidad de preso e incomunicado el señor don Nicólas de Piérola.

Importando este hecho una violación indiscutible de los compromisos y garantías bajo las cuales fue entregado a U. el monitor *Huáscar*, compromiso y garantías bien terminantemente expresadas por U. en su último oficio de 30 de mayo, al señor de Piérola, y que, por lo que a esto se refiere dice a la letra en su párrafo segundo: "En cuanto a Ud. personalmente, sin embargo de la responsabilidad que pueda atribuírseme, y que estoy decidido a asumir, le dejo en libertad para consti-

tuirse a bordo, como lo propone, trasladándose al extranjero en seguida o continuando al Callao con la escuadra".

Importando, repetimos, el acto de la prisión del señor de Piérola, sin concedérsele la facultad de elegir, la violación de una de las garantías pactadas por U. en nuestro carácter de negociadores de ese convenio, tenemos el deber y el derecho de dirijirnos a Ud. exijiéndole que las estipulaciones de él, aceptadas por U. en nombre y representación del gobierno del Perú, sean fiel y religiosamente cumplidas; y que por consiguiente se ponga en libertad al señor de Piérola y se deje a su arbitrio "trasladarse al extranjero o continuar al Callao con la escuadra".

Se nos hace también necesario llamar la atención de U. sobre la anómala situación en que desde hace ya 60 horas se mantiene a los jefes y oficiales que fuimos trasbordados al *Limeña* con el señor de Piérola, situación que reviste por su duración y formas, todos los caracteres de una prisión en vez de la perfecta y completa libertad que a nombre del gobierno del Perú nos reconoció U. y que por lo mismo en uso del derecho que nos asiste pedimos se le ponga pronto término tanto en lo que respecta a dichos jefes y oficiales, cuanto a los hombres que componen la tripulación y guarnición del *Huáscar* a los que se les tiene hasta ahora embarcados y que también fueron comprendidos en el convenio celebrado con U.

Seguro de la hidalguía de U. confiamos en que se procederá conforme a lo que pedimos, y descansando en su cortesía esperamos de U. la franca y esplícita respuesta que este asunto requiere.

Con este motivo tenemos el honor de suscribirnos de U. atentos servidores.

JUAN M. ECHENIQUE

ENRIQUE BUSTAMANTE Y SALAZAR".

No habiendo contestado el señor More a la anterior comunicación que le fue entregada por uno de los oficiales del *Limeña*, se le dirijió la siguiente:

"Abordo del *Limeña*, al ancla de Iquique, junio 4 de 1877

Señor capitán de navío, Comandante General de la Escuadra, don Juan G. More.

Señor:

Van transcurridas 42 horas desde que llegó a manos de U. nuestra carta del 2 de los corrientes y hasta este momento no sólo el señor de Piérola continúa preso e incomunicado a bordo del *Atahualpa* y la situación en que nos encontramos los señores jefes y oficiales detenidos sin excusa en el *Limeña* es siempre la misma, sino que ni aún hemos obtenido de U. la respuesta escrita que de su cortesía esperábamos.

Si sólo de la libertad, si sólo del derecho de los que suscribimos se tratase, es probable protestaríamos únicamente con nuestro silencio del atropello de que somos víctimas, antes que insistir cerca de U. sobre este asunto, aunque innegable es y sobrada la justicia que nos asiste. Pero no se trata sólo de nosotros. Trátase del señor de Piérola, trátase de todos aquellos que le acompañan en el *Huáscar* y que dueños de una fuerza incontestablemente superior a las que se hallaban bajo las órdenes de U., oyendo antes que todo la voz del patriotismo, se entregaron voluntariamente desarmados confiando en la lealtad del caballero en la palabra y firma de un jefe de alta graduación y elevada investidura en nuestra escuadra, que se decía autorizado para obrar en nombre de su gobierno. Recuerde el señor More que cuando a bordo de la *Independencia*, al tratarse de las garantías que U. ha concedido bajo su firma, decíamos, insistiendo en lo que sobre este asunto proponía a U. por escrito al señor de Piérola, que si no tenía U. facultades para celebrar el convenio podía dirijirse por el cable a su gobierno demandándolas, nos contestó U. que era innecesario, que U. las tenía y podíamos proceder inmediatamente. No dudamos, como no quisiéramos dudar hoy de la verdad de esa aseveración; y sobre todo de que U. supiera hacer respetar y cumplir los pactos por U. celebrados y en que comprometidos se hallan su reputación como militar, su honor como caballero.

No cierre U. ahora los oídos a nuestra voz que demanda justicia, como los cerró no há mucho, cuando le hablábamos en nombre de la patria.

Por lo demás, si U. continuase contestando con el silencio a nuestros justos y fundados reclamos, si la prisión del señor Piérola continuase; si como hasta ahora no se atendiese al deseo repetidas veces manifestado del señor Chocano de ser desembarcado y si se prolongase la situación de presos a todos los que han sido hasta ahora trasbordados a este vapor y se continuase manteniendo por fuerza, a bordo del *Huáscar*, a aquellos de sus tripulantes que aún se retiene, en nombre de nuestro derecho, y cumplimiento de nuestro deber nos veremos en la necesidad de protestar ante la nación contra el atropello que todos y cualquiera de esos actos envuelve al convenio celebrado con U. y de la violación por parte de Ud. de la lealtad que se debe a los pactos de todo género y muy especialmente a aquellos en que, como en el presente, están empeñadas la fe y la honra del gobierno y la de U. que ha obrado en su nombre.

Piense U. señor More en que de su conducta de hoy el Perú y la historia juzgarán mañana.

Somos de U. atentos — S.S.

JUAN MARTIN ECHENIQUE

ENRIQUE BUSTAMANTE Y SALAZAR"[64].

Las condiciones sanitarias del *Atahualpa* eran pésimas. Acaso por eso se destinó el viejo monitor como prisión del caudillo. Para suerte suya comandaba el buque el capitán de fragata Gregorio Miró Quesada, quien trató a Piérola "con toda la generosidad y delicadeza que podía esperarse de un noble marino y cumplido caballero". Semanas más tarde el *Califa* fue conducido a la cañonera *Pilcomayo*. Ya volveremos a él para seguirlo en su acción política y en el destierro. Veamos ahora qué ocurría con los otros revolucionarrios presos. *El Comercio*, el 26 de junio de 1877, publicaba esta significativa carta escrita por uno de los "rebeldes" a bordo del *Limeña*:

"Largo sería entrar en detalles sobre la penosísima situación en que se nos tiene aquí. Puedo asegurar a usted que preferiríamos estar en el más lóbrego calabozo de casa-matas, porque allí a lo menos no tendríamos que soportar las vejaciones que aquí se nos hace sentir, ni recibiríamos el mal trato que aquí sufrimos, ni nos veríamos obligados a soportar una

alimentación pobre, sucia y mal sana, hasta el punto en que hay a bordo varios de los prisioneros enfermos del estómago.

Como tenemos el convencimiento de que el gobierno no puede conocer esto, no es a él a quien culpamos de ello, y por estas causas le agradecería el que dijese usted algo en el diario a este respecto.

Ya que nos hacen víctimas de la más monstruosa injusticia; ya que se violan en nosotros todas las leyes de la guerra y del honor; ya que se quiere proceder y se procede con nosotros respecto a las garantías que se nos ofrecieron, como no se procedería ni entre los marroquíes, se debería a lo menos tratarnos con las consideraciones a que tienen derecho, caballeros y ciudadanos que, mal que pese a los que así nos tratan, hemos hecho por el país más que lo que sabrán hacer jamás los que hoy nos tienen en sus manos.

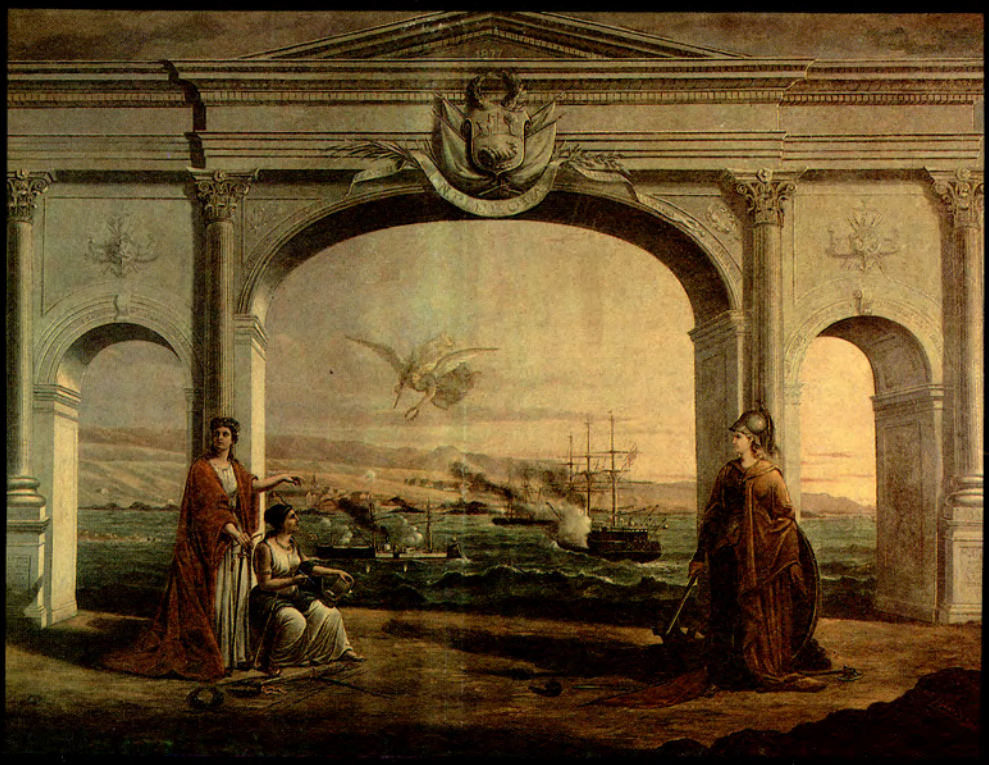
Crea usted amigo mío, que no me quejo por mí, pues estoy resuelto, y tal es también la firme resolución de todos lo que aquí estamos, de no elevar una sola queja a este respecto, porque sí, gracias a los manejos que ya deben ser a usted conocidos perfectamente por los documentos que le he enviado, se nos tiene en las manos y se ha conseguido hacernos entregar una fuerza que nunca habrían sido bastantes a quitarnos, no conseguirán por medio alguno los que con tal felonía proceden, doblegar nuestra altivez ni domeñar nuestra energía.

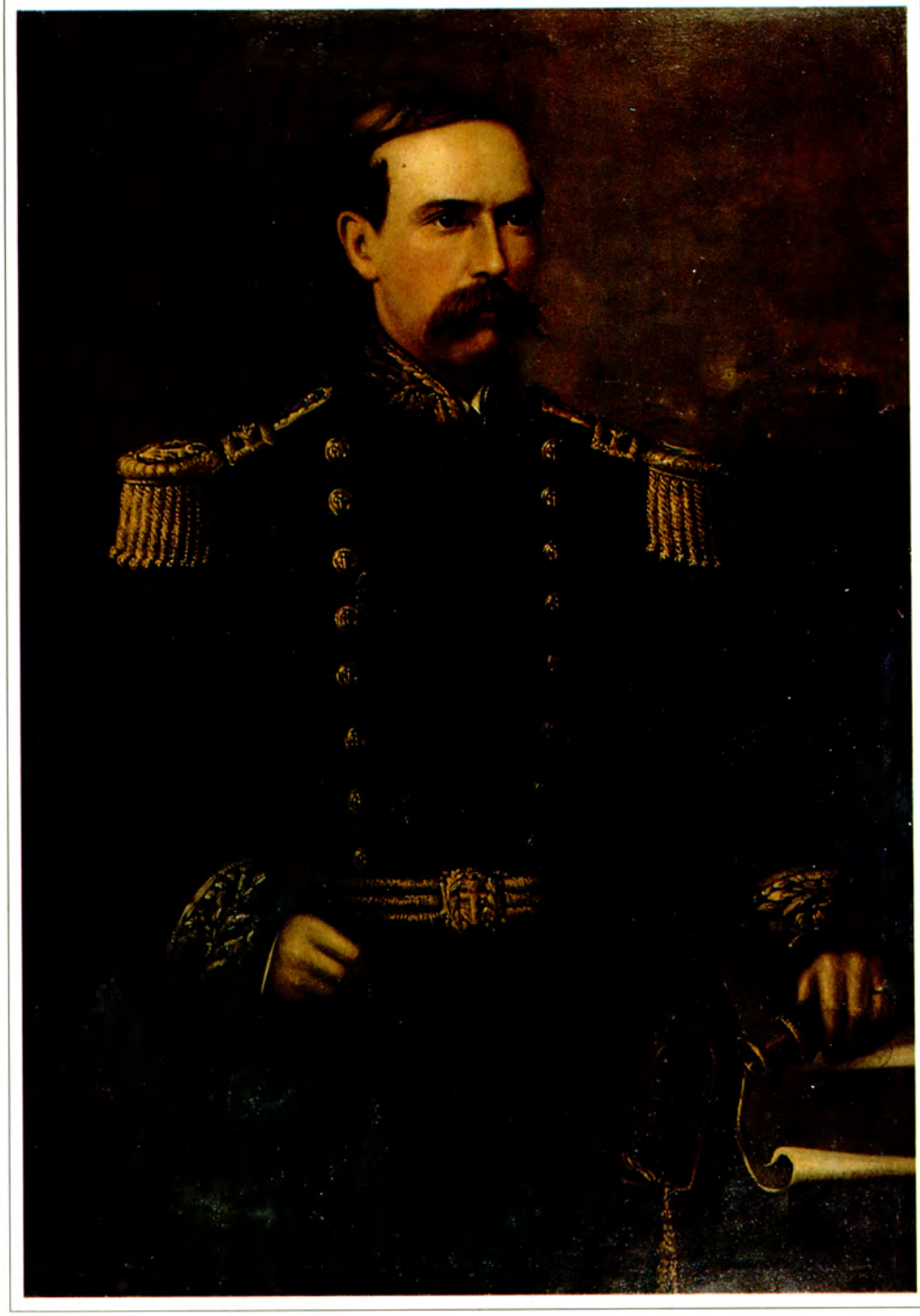
No me quejo, repito a usted, por lo que a mí hace, pero aunque tampoco lo hace ninguno de mis compañeros, creo por ello, deber dirigirnos a usted, pidiéndole, como antes lo hago, levante la voz a este respecto, y se lo pido con tanto más intereses, cuanto que hace días publicó uno de los periódicos de este puerto que se nos tenía bien tratados.

¿Quiere usted formarse una idea cabal de cómo se nos tiene *bien tratados*? pues sepa usted que después de habérsenos tenidos dos días tomando agua, que más que tal era lodo, la que hoy se nos dá, y por consiguiente, con la que se hace la cocina, es tan mala que desde hace dos días hemos pedido, sin poderlo hasta ahora conseguir, el que se nos deje comprarla"[65].

En Lima, la opinión pública presionaba al gobierno para que pusiera en libertad a los hombres del *Huáscar*. Diversos diarios lanzaban los más duros e injustificados ataques contra el comandante Juan Guillermo More. *El Comercio* salió en su defensa:

Alegoría con motivos clásicos
en honor de los hombres que a bordo
del monitor *Huáscar* defendieron el
honor nacional en aguas de Pacocha.





Capitán de navío
JUAN GUILLERMO MORE.
Modelo de caballerosidad y
de leal cumplimiento del deber.

"El comandante More es exclusivamente responsable de la falta de cumplimiento a las estipulaciones que precedieron a la rendición del *Huáscar*.

Así, al menos, lo proclaman dos órganos de la prensa; bajo la inspiración del partidarismo ciego el uno, bajo la impresión de una política meticulosa y mercenaria el otro.

Se acusa al comandante general de la escuadra de operaciones, de no haber dado cumplimiento a las promesas que empeñó *a nombre del gobierno*; y aunque no se oculta que el gobierno no aprobó los procedimientos del comandante More, el segundo de los diarios referidos no tiene ni siquiera la dignidad necesaria para reconocer que aquel jefe no puede oponer su veto a las resoluciones supremas, y que, por consiguiente, *la responsabilidad gravita toda entera sobre quien pudiendo usar de magnanimidad no quiso hacerlo.*

Se presiente, sin duda, que el distinguido oficial que con tanto patriotismo y acierto ha dirijido las operaciones militares que en época difícil le confío el gobierno, caerá pronto en desgracia por efecto de su conducta digna y elevada; y es natural que los defensores de toda mala causa, los que no pueden sostener a otros gobiernos que aquellos que tienden a divorciarse de la opinión, sacrifiquen al marino que da una prueba espléndida de lealtad y elevación de espíritu, tratando de exonerar de toda responsabilidad al verdadero responsable".

El decano de la prensa nacional concluía así su comentario: "El comandante More ha servido leal y patrióticamente al gobierno y al país; y ha realizado luego esos servicios sacrificando abnegadamente su posición actual, quizás sus legítimas aspiraciones para el porvenir, en aras de su dignidad como marino y como hombre de honra"[66].

More no podía esperar ya más para poner en práctica una decisión tomada desde días atrás: su renuncia. Esta la hizo efectiva el 19 de junio.

"Señor General Ministro de Estado en el despacho de Guerra y Marina.

Iquique, junio 19 de 1877

S.M.

He tenido el honor de recibir el oficio de US. fecha 12 de los corrientes, en el cual se sirve participarme la resolución que

ha recaído sobre la capitulación celebrada por mí con los tripulantes del *Huáscar*.

Como este acuerdo implica la desaprobación de mi conducta, y como manifiesta de la manera más clara que excedí mis facultades al conceder las garantías, véome en la necesidad de demostrar a US. para desvanecer cargos injustos y poner en salvo mi responsabilidad las poderosas razones que me obligaron a tomar esa línea de conducta, y mi resolución inquebrantable, que será la consecuencia natural de las medidas del Supremo Gobierno.

Cuando el *Huáscar* se presentó en este puerto con bandera de parlamento, recibí la primera nota del señor Piérola pidiendo el auxilio de la escuadra de operaciones, para batir juntos a los buques ingleses *Shah* y *Amethyst*, que lo habían atacado, y a quienes había librado combate el día anterior, a la altura de Punta de Coles.

Puesto el suceso en conocimiento del gobierno, se me intimó ordenarle rendición o batirlo, en caso de negativa, lo cual dio lugar a la segunda nota, que contiene las condiciones que exigía para rendirse; en ella se me dice también, que si no me hallaba bastante autorizado para concederlas, podían esperar, poniéndose fuera de tiro, el resultado de la misma consulta.

Si hubiera optado por la segunda parte, no me cabe la menor duda de que el tiempo transcurrido habría sido el necesario para la llegada de los buques ingleses, que habían emprendido la persecusión, después de saber en Arica la venida del *Huáscar* en busca de la escuadra, y que, en efecto, llegaron a las pocas horas de la rendición.

¿Debía o no evitar esta terrible emergencia? No vacilé, ni vacilo ahora en afirmar que sí; pues en caso de presentarse los buques ingleses, los fuegos se habrían roto por una parte o por otra, y entonces la actitud de la Escuadra no podía ser sino la de defender al que había venido a ponerse bajo su amparo. Y no se crea que esto es una mera suposición. La conducta de ambos revela muy positivamente sus respectivas decisiones; y la conciencia universal, la honra del país representada allí por su marina, el propio decoro del gobierno, y últimamente los más conocidos principios del derecho de gentes nos señalaban el camino que acabo de indicar.

Pues si la hostilidad era la declaración más abierta de guerra a la Gran Bretaña, la impasibilidad delante de los contendores habría sido peor aún: habría sido la más incalificable cobardía o la traición más infame a los sentimientos de patriotismo; crímenes ambos de que, felizmente, no puede acusarse a la marina nacional.

Probado así que eran inadmisibles las condiciones *ad referendum*, es mucho más fácil convenir en que era realizable la idea de obtener la rendición por medio de la fuerza. Los parlamentarios me habían manifestado de palabra su resolución de no trabar nuevo combate, ni aceptar la rendición bajo otras condiciones que las propuestas; de modo que en caso de negativa, siendo dueño el *Huáscar*, por la superioridad de su andar con respecto a la *Independencia*, de evitar el combate, habría hecho rumbo probablemente al extranjero, donde podían sus tripulantes abandonarlo y quedar todos en salvo; pero exponiendo al Perú a la pérdida de su buque más poderoso.

Si estas consideraciones no fueran suficientes, juzgo que todavía quedaba al gobierno el recurso de quitarme una colocación, en la cual no había sabido corresponder a sus esperanzas; pero respetando al mismo tiempo un convenio celebrado en su nombre, como el partido más ventajoso para el país. En todas las naciones los pactos de guerra como el presente, son un juramento contraído en nombre de la lealtad y de la justicia y no se puede romperlos sin hacer recaer sobre alguno gravísimas responsabilidades.

Las razones expuestas en el oficio que contesto, para desaprobar las condiciones de la rendición, no son aplicables al caso que me refiero. En las muy especiales circunstancias de mi posición, el solo objeto que me preocupaba era el término inmediato de la rebelión, porque él debía poner al gobierno en aptitud de consagrarse por completo a asuntos de mayor importancia.

Si el jefe de una escuadra, en los momentos de un combate, está obligado a revestirse de la decisión y energía inherentes a su cargo para obtener el éxito, debe, ante todo, no olvidar los intereses del país a quien sirve, y de allí nace la posibilidad de que, en casos determinados, obre de la manera que yo lo he verificado.

Hay además, un equívoco en creer que los del *Huáscar* imploraron como gracia las bases de la capitulación: fue un de-

recho que se les concedió, cuando aún eran dueños del buque, y sin cuyo requisito, es incuestionable, como dije anteriormente, que no se hubieran entregado.

Es muy duro, S.M., para un marino que sólo se inspira en las fuentes del deber y del honor, verse, por una parte, el blanco de mezquinas acusaciones, ya públicas, ya particulares; y por otra, que es sin duda la más desconsoladora, desaprobado por un gobierno, representante del país a cuyo servicio puso sus fuerzas, sus pocas aptitudes y su vida.

Por todas estas razones, que confío sean debidamente apreciadas por el Supremo Gobierno, hago la renuncia del mando de la división y de la *Independencia* que están reunidos en mí. No me es posible continuar en este puesto, sin cumplir con los que se entregaron bajo la fe de mi palabra, solemnemente comprometida.

Las leyes de la dignidad sólo tienen una interpretación; esta es la que adopto, suplicando a S.E. el Presidente por el elevado órgano de US. acepte esta decisión, a la vez que los sentimientos de mi mayor consideración y respeto.

Dios guarde a US.

JUAN G. MORE"[67].

El documento que acabamos de leer es uno de los más honrosos de nuestra historia naval. En él se refleja el buen tino, la sagacidad, el acrisolado patriotismo y el alto sentido del honor institucional y personal que poseía More. Por eso no llama la atención que este oficial de marina, tan gallardo como infortunado, buscara ansiosamente la muerte en la guarnición de Arica durante la guerra con Chile. El, aunque los expertos dieran las más diversas razones, aunque hubiera sido declarado inocente en el juicio que se le siguió, él, repetimos, Juan Guillermo More, capitán de navío de la Marina de Guerra del Perú, estaba convencido que sólo la muerte podría librarlo de la responsabilidad de haber perdido a la fragata *Independencia*. Por eso a More no sólo debemos recordarlo como uno de los héroes del Morro. Su nombre, su ejemplar caballerosidad, debe iluminar siempre el rumbo en la vida y las decisiones de nuestros oficiales de Marina.

Hay otro testimonio que también pone muy en alto la calidad humana y profesional del comandante More. Es una carta aclaratoria que éste dirigió a *El Comercio*, cuyo texto, por otra parte, al hacer un involuntario parangón entre su actitud y la que hubiera tomado el contralmirante de Horsey, deja a éste en posición muy desairada, por decir lo menos.

"Al ancla, Ancón setiembre 21 de 1877

Señores editores del *Comercio*

En su edición de la tarde del 19 del presente, he visto publicada una parte del diario del almirante de Horsey y noté con desagrado que dicho señor, para favorecer sus fines particulares, ha trasformado completamente la conversación que tuvo conmigo en el puerto de Iquique.

El 31 de mayo a las 8 horas más o menos de la mañana, fondeó la escuadrilla inglesa en ese puerto y después de los saludos de ordenanza, mandó el almirante a su ayudante a bordo de la *Independencia* a convidarme a almorzar, a bordo del *Shah*, pues deseaba hablar conmigo; a lo que le contesté que sentía no poderlo complacer por estar muy ocupado y que a la una iría a hacerle la visita oficial.

A mi llegada a bordo del *Shah* me dijo el almirante, que suponía estaría yo muy contento al tener el *Huáscar* incorporado a la Escuadra; a lo que le contesté, que sí y que ellos habían acelerado el término de esa cuestión tan enojosa; contestación en que, como se ve, no hice más que reconocer un hecho, y a la verdad estuve muy distante de creer que el almirante tomase mis palabras como acción de gracias, pues no fue tal mi intención.

En la parte que trata de la tripulación, es completamente falso que yo le haya dicho que los ingleses que existían en el *Huáscar* no habían tomado parte en el combate, pues no me había ocupado de averiguar tal cosa.

La parte de la conversación que dice el almirante ha dado por carta separada, es la siguiente, que para mayor claridad, va en forma de diálogo conforme sucedió.

Almirante de Horsey.— ¿Qué ha hecho U. con los tripulantes del *Huáscar*?

Yo.— Los he trasbordado al transporte *Limeña*

Almirante.—¿Y ya se ahorcó al comandante del *Huáscar*?

Yo.— No.

Almirante.— Supongo espere U. órdenes de su gobierno para hacerlo.

Yo.— No: en nuestro país no existe la pena capital para los reos políticos.

Almirante.— (agarrándose la cabeza)— Es una temeridad que no se castiguen delitos tan graves con toda severidad; en ninguna nación del mundo quedarían esos individuos sin ser ahorcados inmediatamente. ¿Qué hará el gobierno de U. con los presos?

Yo.— He garantizado la libertad de ellos y espero que mi gobierno cumplirá con lo pactado.

Almirante.— Si se repiten sucesos como el del *Huáscar*, las naciones europeas se verán en la necesidad de tomar parte y pedir que el Perú desarme por completo sus buques de guerra, pues no puede estar el comercio extranjero sujeto a los caprichos de un oficial traidor.

Yo traté de convencerlo de que sucesos de esta naturaleza eran muy raros en nuestro país; pero que a la vez creía como él que a los revolucionarios se les debía castigar con alguna severidad, pues eran los que desacreditaban y arruinaban su país.

Viendo, pues, que la conversación tomaba un giro desagradable, me despedí y a pesar de haber ido yo sin la insignia correspondiente en el bote, para evitar saludos, fui saludado con artillería, contestando la *Independencia*.

Esta es, señores editores, la verdad de lo ocurrido y deseando se dignen UU. dar publicidad a la presente, para evitar conjeturas que me dañen, me suscribo de UU. su atento y S.S.

JUAN G. MORE"[68].

VAIVENES POLITICOS

Las noticias del combate entre el *Huáscar* y los buques ingleses se conocieron en Lima en la tarde del 30 de mayo. El pueblo reaccionó airadamente por la ingerencia extranjera en nuestros asuntos internos y porque se creyó también que el monitor había sido echado a pique.

Numerosas personas empezaron a reunirse en la plaza de Armas y en las calles aledañas. Se daban vivas al Perú y se gritaba ¡mueran los ingleses!

La muchedumbre se hizo incontenible. Y, como en otros casos similares, los establecimientos de comercio procedieron a cerrar sus puertas. Para cautelar el orden el prefecto dispuso que gendarmes y celadores se situasen en las bocacalles de la plaza y en las calles principales. De Palacio salió el ministro de Gobierno y Policía general Manuel González de la Cotera. En la esquina de Espaderos y Mercaderes se dirigió al gentío para decir que era inexacta la noticia del hundimiento del monitor, y que por otro lado no se pusiese en duda el patriotismo del gobierno.

A las 11 p.m. los manifestantes, reunidos en la plaza de Armas, nombraron a José Antonio Alarco y Juan Castilla para que se entrevistasen con el Presidente de la República. En lugar de ser escuchados fueron detenidos. Como su demora inquietase a la multitud, que suponía lo que pasaba con ellos, se pidió a viva voz que fuesen puestos en libertad. Mariano Ignacio Prado apareció entonces en uno de los balcones de la casa de gobierno y dijo al pueblo:

"Señores: ¿Qué significa este tumulto? El gobierno no puede consentir que se turbe con escándalos la tranquilidad de la población. Si las noticias que circulan han dado lugar a ello, ustedes deben de tener plena y absoluta confianza en mi gobierno que ha dado al país relevantes pruebas de patriotismo y honradez. Y tan cierto es esto, que no temo decir: que se presente cualquiera que sea más patriota que yo"[69].

Sus palabras tuvieron un efecto pasajero. El ánimo excitado de los manifestantes se calmó momentáneamente; porque, al cabo de unos minutos, se escuchó el grito de "¡Abajo el ministro La Cotera!" a la vez que se insistía en la libertad de los comisionados Alarco y Castilla.

Pedro José Saavedra, en nombre del primer mandatario, salió de Palacio para expresar que ambos personajes iban a quedar pronto en libertad. Unos lo aplaudieron y otros lo silbaron. Como pasaba el tiempo y la promesa no se hacía realidad, se oyeron gritos de: "¡Muera Saavedra! ¡Muera dos caras!"

Al fin, Alarco y Castilla quedaron libres. Eran las doce de la noche y la multitud se dispersó. El regimiento Húsares de



Calle de Espaderos, una de las
más céntricas e importantes de Lima. Escenario de la
protesta ciudadana contra los ingleses, después
de Pacocha.

Junín y una fuerza de infantería se quedaron en Palacio, por lo que pudiera suceder.

Al día siguiente, 31, estudiantes universitarios trataron de dirigirse, a las 2.30 p.m. al mismo lugar. Encabezaba el grupo Manuel Aparicio Oviedo, diputado por Arica. Se detuvieron en la calle de Bodegones, al lado del hotel Maury. Fuerzas de caballería impedían el paso. Su jefe, el coronel La Torre, invocó el acatamiento de la orden prefectural hecha circular el citado día en los siguientes términos:

"*ENRIQUE LARA*

Coronel de infantería del Ejército y prefecto del departamento.

Considerando:

Que entre la multitud reunida anoche, con motivo de las exageradas noticias que han circulado respecto del *Huáscar*, se han dado gritos de sedición por individuos que han querido explotar la situación con siniestros fines.

Decreto:

Queda prohibida toda reunión de más de cuatro individuos. Los ciudadanos podrán circular libremente por la población; pero sin detenerse en las calles y plazas.

Toda manifestación que tienda a trastornar el orden público, será castigada con las penas que señala la ley.

El sub-prefecto de la provincia queda encargado del cumplimiento del presente decreto.

Dado en la Casa Prefectural, a 31 de mayo de 1877.

ENRIQUE LARA

JOSE A. DEL RIO

Secretario".

Ningún carolino dio pie atrás. No se dejaron intimidar. El jefe del piquete ordenó a sus soldados cargar contra los universitarios y a causa de esa acción quedó herido un alumno de apellido Puente. El parlamentario Aparicio Oviedo fue conducido a prisión.

En el Callao se originaron similares sucesos desde que se recibieron noticias de Iquique sobre el combate. A las 5 p.m. del 31, ciudadanos de toda condición social se reunieron en la plaza Dos de Mayo (hoy Gálvez) para expresar su protesta contra los ingleses. "Anticipadamente la prefectura había hecho colocar en aquella plaza una respetable fuerza armada, con el objeto de impedir la realización de cualquier acto subversivo. Cuando ya había un gran número de personas. en su mayor parte decentes y conocidas de la localidad, el señor coronel prefecto se dirigió a ellas, pidiéndoles, de un modo amistoso, que desistiesen de los propósitos que las llevaban a aquel lugar. Les manifestó que reconocía el perfecto derecho que acordaba la Constitución para reunirse pública y pacíficamente; pero que al frente de la excitación general que dominaba, les pedía amigablemente que no hicieran uso de tal derecho, tomando en cuenta los conflictos que pudieran sobrevenir de un modo impensado. El señor Adolfo King dirigió la palabra al prefecto, para pedirle explicaciones de lo que significaban los actos de los buques ingleses de guerra, atacando al *Huáscar*. El funcionario aludido contestó que le era imposible dar explicaciones en una cuestión de que no tenía conocimiento alguno oficial, sino simplemente por telegramas que la prensa había estado publicando. El señor King, no manifestándose satisfecho, pronunció de un modo sarcástico estas palabras: "*Entonces, que viva la reina*"[70].

King fue detenido. La protesta se hizo general. El ciudadano Tarquino Panchano enrostró a la autoridad política su actitud. También se ordenó su prisión. Era difícil sin embargo para el prefecto sostener ese proceder. Sabía que cualquier cosa podía pasar, dadas las circunstancias, y terminó por dejarlos libres[71].

Todos se dirigieron al local de la municipalidad. Se redactó una protesta contra la intervención inglesa y se nombró una comisión encargada de hacer llegar el documento al gobierno, a través de la prefectura.

El alcalde no se encontraba en esos momentos en el ayuntamiento. Fue hecho llamar, mas, en el ínterin, varios ciuda-



ADOLFO KING

Personaje muy querido y respetado
en el Callao. Encabezó la protesta contra los ingleses
después de Pacocha. Murió gallardamente en el
Morro de Arica el 7 de junio de 1880.

danos de visible representatividad hicieron uso de la palabra, entre ellos José Rafael Fonseca y Andrés Garrido. Al cabo de unos minutos se hizo presente el burgomaestre Wenceslao Venegas. Le solicitaron su opinión en torno de lo sucedido. Identificado con la actitud del pueblo que representaba, dijo:

"Con perfecto derecho, señores os habéis constituído en vuestra casa con el objeto de elevar una protesta contra un hecho público, demasiado grave, cual es la intervención inglesa en nuestras disensiones internas. Con todo el patriotismo de que soy capaz coloco mi firma en esta protesta; y al mismo tiempo, para dar a este acto el sello del civismo y honradez que se merece, os pido que una vez firmada el acta y cumplido el cometido de la comisión encargada de elevarla a la autoridad, os retireis tranquilos a vuestros hogares"[72].

Con posterioridad a la firma del acta, se dirigieron a los manifestantes los doctores Juan Nieto y Pedro A. Garcés. Ambos negaron la condición de "pirata" que se atribuía al *Huáscar*. Nieto además se refirió a contratos financieros, "en que el comercio inglés era el que sacaba los beneficios de la expoliación que se hacía al Perú".

La comisión encargada de entregar el acta al prefecto estuvo compuesta por Wenceslao Venegas, alcalde municipal, y por los señores Ricardo Freundt, José D. Coloma, José Rafael Fonseca, Andrés Garrido y Eduardo A. del Villar.

Leamos el documento:

"En la ciudad del Callao, a los 31 días del mes de mayo de 1877, reunidos en la Casa Consistorial los ciudadanos que suscriben, en representación del pueblo de esta provincia, y teniendo en consideración:

Que habiéndose convocado en la Plaza Dos de Mayo con el objeto de ocuparse del inaudito atentado cometido por la escuadra inglesa del Pacífico contra uno de los buques de la Escuadra Nacional, atentado, que cubre de verguenza e ignominia al Perú, y hace sublevarse todos los sentimientos de patriotismo y dignidad, el prefecto señor coronel don Juan Bazo y Basombrío, el subprefecto e intendente de policía don Gaspar Ureta, han impedido la reunión amenazando con fuerza pública si no se accedía a sus intimaciones, con lo que han

desconocido la garantía concedida por el artículo 29 de la Constitución política de la República, que dice: *Todos los ciudadanos tienen derecho de asociarse pacíficamente, sea en público o en privado, sin comprometer el orden público.*

Resolvieron:

1º Protestar, como desde luego protestan con toda energía del patriotismo ultrajado, de la humillante intervención de la Escuadra de Su Majestad Británica, en las cuestiones internas del Perú, y de los procedimientos agresivos de las expresadas autoridades contra el pueblo del Callao.

2º Permanecer en la misma actitud, en guarda de sus más preciosos derechos, hasta que el Supremo Gobierno dé al país explicaciones ampliamente satisfactorias respecto de su conducta, en un asunto que compromete del modo más serio la soberanía nacional, y arroja una negra mancha en el pabellón de la República:

3º Publicar esta protesta, y pasarla a la prefectura para los fines respectivos, por medio de una comisión compuesta de los señores Wenceslao Venegas, Ricardo Freundt, José Domingo Coloma, José Rafael Fonseca, Andrés Garrido y Eduardo Alvarez del Villar.

Y para que así conste firmaron.

Wesceslao Venegas, Ricardo Freundt, José Domingo Coloma, José Rafael Fonseca, Andrés Garrido, Eduardo Alvarez del Villar, Numa Llona, José E. Bossio, Federico Bravo, M.G. Rosell, M.V. Villagarcía, D.F. de Argote, Luis Benigno Angulo, Quintín N. Concha, R.G. Rosell, Enrique Lopéz, Manuel Isaac Cortez y Andía, J. Reyes, E. Arce, G. de la Haza, M. Gómez, Vicente Briceño, Calixto Mederos, Felipe Martínez, Mariano N. Benavides, José C. Ayulo, Ramón Valle Riestra, Nicanor Jordán, Pedro Suárez, Enrique Reyes, Federico Maravoto, L. Alzamora, E. Alvarez Pinillos, Ruperto Aguilar, Ruperto Montalván, Manuel Linares, Melchor Caballero, Benigno Benalcázar, Abdón Miranda, Guillermo Lewis, Luis Bossio, Manuel Mora, Alberto Maquilón, Neptalí Rivarola, E. Vallejos, Pedro A. Gar-

cés, Juan M. Nieto, Pedro F. Chumpitazi, Luis E. Olivares, A. Rueda, Oscar La Barra, M. Urbieta, Vicente Espantoso"[73]. El acta en el concepto del prefecto no podía ser admitida, "por contener expresiones injuriosas e inconvenientes". La comisión acordó modificarla con el propósito de hacer viable su recepción.

Hubo por parte de algunos exaltados el intento de tomar por asalto el castillo del Real Felipe; pero tal idea no prosperó porque la masa del pueblo no hizo eco a tan descabellado propósito y porque, además, las autoridades advertidas a tiempo ordenaron severas medidas preventivas.

Fueron detenidos y enviados a Lima, por orden del prefecto, Andrés Garrido, secretario del Consejo Provincial, y los médicos José Rafael Fonseca y José Benavides.

Retornemos a la capital. Los alumnos de la universidad de San Marcos, reunidos en el viejo local del Convictorio de San Carlos —situado en el actual Parque Universitario— acordaron exigir al Poder Ejecutivo que diese las explicaciones respecto de la conducta de los ingleses, "que compromete tan seriamente la soberanía nacional". Resolvieron asimismo protestar por la prisión de Manuel Aparicio, quien como se ha dicho, fue detenido el día anterior. Era ya el 1º de junio.

Firmaron la protesta José Aniceto Romero, P. Grimaldo del Solar, Plácido Garrido Mendívil, Néstor Daza, Manuel La Torre, José Márquez, Herminio Moreno, Leopoldo Cueva, Claudio Bao, Zoilo M. Véliz, Bernardo Pachas, Wenceslao Torales, Ricardo Escobar, Baldomero Pardo de Figueroa, Juan F. Valega, Tomás Colmenares, Arturo Flores, Félix Parodi, Augusto Esponda, Vicente Pratolongo, Jorge Bao, Julio Egoaguirre, Genaro Rufino Rollo, Aristarco Garrido, Germán La Flor, J.A. Wholey, Víctor E. Vinatea, Rosendo Cárdenas, Luis de La Landa, Samuel I. Sologuren, Oscar Elejalde, Fabio Daza, N.P. López, Horacio Miranda, José R. Quiñones, Diómedes Arias, Manuel Orellana, José A. Arenas, Jorge M. Loayza, Benjamín Fajardo, Manuel E. Arrieta, Augusto Carranza, Gonzalo Silva Santisteban, Eduardo Lecca, Juan S. Santistevan, Néstor Bermúdez, Napoleón Valdez, Emilio Panizo.

La tranquilidad pública se vio alterada también el día 2. Ni el prefecto era respetado. Cuando quiso acercarse a la gente aglomerada en la calle de Mercaderes para solicitarle que se dispersase, que no contribuyese a perturbar la tranqui-

lidad pública, fue rechazado a silbidos y con gritos de "¡Fuera! ¡Fuera!".

En el Callao volvieron a repetirse los disturbios. Hubo enfrentamientos con la policía en la noche siguiente a los últimos sucesos de la capital. Tiros, intento de desarmar las patrullas, pedradas; en conclusión, el caos se apoderó de la ciudad. El ciudadano José Domingo Coloma a instancias del pueblo dejó su hogar y se unió a los manifestantes con una bandera en la mano. En la plaza matriz con la calle de la Misión —centro comercial de gran proyección por entonces en el puerto— fueron repelidos por dos compañías de celadores y una del batallón Callao. Un empleado del Muelle y Dársena de nombre Eloy Barrantes murió.

Los corresponsales de los diarios limeños dijeron: "Han sido reducidos a prisión, como promotores del motín, don José Domingo Coloma, don Vicente Espantoso, un oficial indefinido llamado Flores y los señores Barrenechea y Valdivieso".

A las protestas tanto de Lima como del Callao se unió la de los norteamericanos residentes en la capital, quienes hicieron pública su posición con las siguientes palabras:

"Los ciudadanos de los EE.UU. de Norte América, residentes en el Perú, tomando en consideración el ultraje cometido por la escuadra inglesa, bajo el mando del almirante de Horsey, cañoneando un buque de guerra amigo en tiempo de paz; cuyo ultraje está en contra de todo derecho internacional y sin precedente en la historia y especialmente en contra de la *Doctrina Monroe* —"La América para los americanos"— han resuelto protestar, como en efecto protestan contra la intervención inglesa en los asuntos privados de la nación peruana, que consideramos como una ofensa a nuestro país y sus principios; y para que conste firmamos la presente para elevarla a nuestro gobierno en Washington, por conducto de nuestro ministro en esta ciudad:

> F.L. Crosby, W.E. Peck, Charles F. Davis, Charles C. Gray, M.J. Eggart, J.M. Bromley, Thomas Brandy, Francis Walker, Edwind R. Beckley, Nathan Crowel, Julias D. Stevens, Johan Reich, W. Croslerr, B. Burnell, J.B. Davis, Sylvanus Crosby, Charles H. Lay, W. Plumer, A.A. Baldwin, C. Maloany, W.C. Vane, Anthony De Angelo, A.P. Carttan, Johan Skeitze, V.H. Miller, Harrison Murik, H. Curtis, Edward A. Miller, W.B. Colville, W. de Coursey, O.L. Glover, J.R. Moquin, J.A. Parker, Samuel Curtis, A.

Lawlor, W. Hurruitz, W.H. Perley, W.H. Hogan, H.J. Schenek, S. Sturman, G. Mac Donald. W.R. Griffith, A.H. Conrady, Robert Hyde, W.R. Hern, O.L. Green, Sampson D. Swain, M.H. Penny"[73a].

Muy interesante también es la relación que envió al ministro de Relaciones Exteriores de su patria, el encargado de negocios británico en Lima, J. Graham, hombre ponderado y buen conocedor de nuestra vida política y social:

"A las 8 p.m. del día 30 de mayo —dice Graham— la segunda edición de *El Comercio* el periódico de la tarde, fue publicado conteniendo un telegrama que decía que el almirante de Horsey había exigido la rendición del *Huáscar* en nombre de S.M. la reina, y ante la negativa del buque de arriar su pabellón se había entablado un combate que terminó con la fuga del buque rebelde durante la noche y su entrega al día siguiente a la escuadra nacional en Iquique.

Este informe se difundió rápidamente de boca en boca y se formó un gran tumulto; la gente se aglomeró en la plaza principal y en las calles adyacentes, y fueron arengados por personas que se autoconstituyeron en sus líderes: hubieron varios discursos sumamente violentos en los cuales se acusó al gobierno y al Presidente de haber sobornado al almirante y a mí mismo con grandes sumas de dinero para que se efectuase el ataque sobre el buque rebelde. Un orador exigió la inmediata ejecución del Presidente, sus Ministros y la mía, y se formuló una propuesta para atacar a esta Legación, la cual sin embargo, no se llevó a cabo.

Cuando la conmoción se encontraba en su apogeo, el Ministro de Gobierno, general La Cotera, habló al público asegurándole que el informe que habían oído era falso, y el Presidente también les habló asegurando que él no tenía ninguna complicidad en la acción del almirante, de la cual, según dijo, no había recibido ningún informe oficial, y que él defendería el honor y dignidad de la nación. Las observaciones de estos dos caballeros sirvieron para calmar el ánimo popular en cierto grado y el resto de la noche transcurrió tranquilamente. Al día siguiente la exaltación fue muy grande y el gobierno tuvo ahora que adoptar medidas muy fuertes para reprimir al pueblo, la caballería tuvo que cargar y algunos tiros fueron disparados habiendo resultado heridas algunas personas.

En el Callao la agitación e indignación del pueblo por lo que considera un ataque contra el honor y dignidad del Perú

por el almirante ha sido mucho mayor que aquí. Por lo que colijo de los periódicos y de las declaraciones que me han formulado mis colegas que han recibido informes de los cónsules de sus naciones residentes en el Callao, se han realizado grandes manifestaciones para expresar la indignación contra la acción tomada por el contralmirante, y se ha expresado gran odio contra los ingleses en general, y no han faltado personas, tanto allá como en Lima, que acusan al gobierno peruano de haber sobornado al almirante de Horsey y a mi con sumas variables desde 150 mil a 3 millones de dólares para atacar y capturar al buque rebelde y de haber entrado en una conspiración para tal efecto.

Es probablemente innecesario que yo deba asegurar a vuestra excelencia, que ni el Presidente ni alguno de sus Ministros jamás hubiese hablado ni al almirante ni a mi sobre este asunto, y que la acción de dicho oficial fue dictada por un sentido de protección de los intereses británicos sin interferir en forma alguna en los asuntos internos del Perú.

El clamor contra los ingleses ha servido, y tal vez todavía sirva, como un arma para los agitadores políticos, pero soy de opinión, que ahora que ha pasado la primera exitación, no existe nigún verdadero peligro para la comunidad británica, pero confieso que durante los primeros días, sentí mucha ansiedad por ellos porque si las masas hubiesen obtenido el dominio, pudieran haber sido incitadas a cometer grandes excesos por los comunistas y socialistas, vagabundos, franceses e italianos que se encuentran aquí en gran número.

Los periódicos han sido violentos en sus ataques contra lo que ellos consideran un atropello perpetrado por extranjeros contra la dignidad nacional, y exigen unánimemente que el primer paso que debe dar el nuevo gabinete debería ser sentar una protesta por la acción del almirante de Horsey y exigir una satisfacción del gobierno británico.

En vista del muy agitado estado de ánimo público tanto aquí y más particularmente en el Callao, me pareció prudente escribirle una nota al almirante, copia de la cual tengo el honor de anexar, informándole del estado de cosas y recomendándole, a fin de evitar toda posibilidad de un incidente, no permitir a ninguno de sus oficiales o tripulantes bajar a tierra en el Callao a cuyo puerto he oído indirectamente que tenía la intención de visitar.

El día 6 de los corrientes el buque de S.M. *Shah* efectivamente llegó al Callao, y por los dos despachos, copias de los cuales tengo el honor de anexar, su excelencia podrá enterarse que el contralmirante estimó que era mejor no permanecer allí, y consecuentemente prosiguió su viaje hacia el norte ese mismo día.

He sido informado por los Cónsules de S.M., en el sur, que se ha expresado mucha indignación y resentimiento por la acción del almirante, pero no he tenido noticias de que se haya efectuado ningún ataque directo, o inferido ningún daño a ningún subdito británico. Lo mismo puede decirse de Lima y el Callao.

Desde el 6 de los corrientes Lima ha permanecido perfectamente tranquila, pero existe una impresión muy generalizada de que el actual gobierno no durará mucho, estando rodeado por enemigos por todos lados. El partido del señor Piérola, que tenía pocos y no importantes partidarios antes del encuentro del *Huáscar* con los buques de S.M., ha ganado muchos adherentes, y el del anterior Presidente aunque no tuvo éxito en el golpe de estado del 5, es todavía el más poderoso y mejor disciplinado partido del país.

No puedo terminar este oficio sin expresar a V. E. mi reconocimiento por la bondad y atención recibida de todos los Ministros extranjeros durante los tiempos difíciles por los que he tenido que pasar.

Los representantes de Francia, Italia y Brasil, fueron especialmente atentos conmigo y pusieron a mi disposición todos sus servicios.

Tengo el honor, mi Lord, de ser su servidor más obediente.

J. GRAHAM"[74].

Los grandes disturbios ocurridos en Lima y el Callao precipitaron la caída del Gabinete presidido por el doctor Teodoro La Rosa desde la cartera de Justicia, Instrucción, Culto y Beneficencia. Le acompañaban el doctor José Antonio García y García en Relaciones Exteriores, José Araníbar en Hacienda y Comercio, Pedro Bustamante en Guerra y Marina (a quien había reemplazado interinamente el general Juan Buendía) y el general Manuel Gonzáles de la Cotera, a cargo de Gobierno, Policía y Obras Públicas.

En el diario pierolista *La Patria*, el talentoso periodista y escritor boliviano afincado entre nosotros, Julio Lucas Jaimes, quien utilizaba el seudónimo de *Don Javier de la Brocha Gorda*, escribió estos versos festivos y premonitorios:

"Mi general, no se engañe
y mírelo bien y piense,
Que cuando el mal hace crisis
No bastan paños calientes.

Lleve gente de cogote
Con juicio, talento y temple.
Capaz de dar buen remedio
A este enfermo que se muere.

Apuntale vueselencia
La casa que al suelo viene,
Pues con angas o por mangas,
Con rusos o con ingleses,
Habrá el diablo de llevarnos,
Si el daño no se contiene"[75].

Al cabo de unos días, el 8 de junio, se dio a conocer a los miembros del nuevo Gabinete. Estuvo conformado por el general Juan Buendía (Presidente del Consejo y ministro de Gobierno, Policía y Obras Públicas, encargado accidentalmente del Despacho de Guerra y Marina); José Cirilo Julio Rospigliosi (Relaciones Exteriores); Manuel Morales (Justicia, Culto, Instrucción y Beneficencia); y José Félix García (Hacienda y Comercio). Era otro "Gabinete parche" sin gente representativa capaz de resolver los problemas que agobiaban al Perú.

CAMBIOS EN LA MARINA

Como es de suponer, la rebelión del *Huáscar* tenía que producir cambios en el comando de la Marina de Guerra. El Comandante General, con fecha 19 de mayo de 1877, presentó su renuncia a dicho cargo.

"Señor General Ministro de Estado en el Despacho de Guerra y Marina.

S.G.M.

Desde el 6 del presente que se sublevó el monitor *Huáscar* y a causa de las inculpaciones que se hicieron por la prensa a esta comandancia general, debí renunciar al cargo que he desempeñado desde 1872, porque quería como quiero hoy que mi conducta fuese depurada en el juicio que se sigue para averiguar la participación que cada uno pudiese tener en dicha sublevación. Por otra parte deseaba contribuir al alistamiento de la División Naval que zarpó para el Sur y conocer que ella había cumplido las instrucciones dadas por el Gobierno; coronada ésta con un feliz éxito, como era de esperar, mis servicios no son necesarios al presente y tanto por esto, cuanto para que el Supremo Gobierno designe una persona de toda su confianza que sirva esta Comandancia General, hago formal renuncia de dicha comisión en la que he hecho cuando me ha sido posible para llenar mis deberes, con la honradez y buena voluntad de que he dado muchas pruebas en mi larga y no interrumpida carrera naval.

Quiera US. poner esta nota en conocimiento de S.E. el Presidente y recabar en consecuencia la resolución conveniente.

Dios guarde a US.

S.G.M.

DIEGO DE LA HAZA"[76].

Recién el 30 de mayo se expidió la Resolución Suprema correspondiente aceptando la renuncia del comandante de la Haza y nombrando en su reemplazo —con el voto unánime del Consejo de Ministros— al capitán de navío Miguel Grau[77].

Ese mismo día el ministro de Guerra y Marina cursó el siguiente oficio al comandante Grau:

"Lima, mayo 30 de 1877

Señor capitán de navío don Miguel Grau

S.E. el Presidente de la República, estimando los servicios prestados por US. a la nación y con el voto unánime del Consejo de Ministros, se ha servido en la fecha nombrar a US. Co-

mandante General del Departamento Marítimo del Callao, en reemplazo del capitán de navío don Diego de la Haza, cuya renuncia ha sido admitida.

Lo que me es grato comunicar a US. para su conocimiento.

JUAN BUENDIA"[78].

Grau llegaba a la más alta posición dentro de su Instituto en un momento sumamente difícil. Además de las limitaciones económicas, tantas veces mencionadas, la rebelión del *Huáscar* había desquiciado por completo a la Escuadra. El nombramiento era acertado: Grau, con su prestigio, su laboriosidad y el conocimiento que tenía de los hombres y de las necesidades de la Marina era, ciertamente, la persona idónea para intentar resolver la crisis.

Un hito muy importante en nuestra Marina es el nombramiento del contralmirante Antonio A. de la Haza como ministro de Guerra y Marina, cargo que hasta ese momento sólo había sido confiado a generales o coroneles del Ejército. De la Haza primero fue nombrado ministro interino y, posteriormente, fue ratificado dándole la propiedad del cargo. Veamos, documentalmente, cómo se produjeron los hechos:

"Lima, julio 16 de 1877

Presidencia del Consejo de Ministros

Excmo. señor general D. Mariano I. Prado, Presidente de la República.

Excmo. señor:

Habiendo cesado por ministerio de la ley en el cargo interino de la cartera de Guerra y Marina, conforme al artículo 1º de la ley de 16 de febrero de 1863; en cumplimiento del artículo 6º de la ley del 26 de setiembre de 1862, tengo el honor de proponer a S.E. de acuerdo con el Consejo de Ministros, para el desempeño interino del citado Ministerio de Guerra y Marina al señor contralmirante don Antonio A. de la Haza, mien-

tras permanezca ausente en comisión del servicio el señor Ministro propietario, general de brigada don Pedro Bustamante.

Dios guarde a S.E. Excmo. señor

JUAN BUENDIA.

Lima, julio 16 de 1877

Vista la propuesta que, con arreglo al artículo 6º de la ley de 26 de setiembre de 1862, hace el presidente del Consejo de Ministros y Ministro de Gobierno, general de división don Juan Buendía; nómbrase Ministro interino de Guerra y Marina al contralmirante don Antonio A. de la Haza, mientras continúe ausente en la comisión del servicio que actualmente desempeña el Ministro propietario general de brigada don Pedro Bustamante.

Comuníquese y regístrese — Rúbrica de S.E. *BUENDIA.*

Sr. general Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno y Presidente del Consejo de Ministros.

He tenido el honor de recibir el estimable oficio de US. fecha de ayer en el que se sirve US. comunicarme el nombramiento de Ministro interino de Guerra y Marina, con que S.E., el Presidente de la República, me ha honrado.

Acepto el puesto que se me designa, llevado tan sólo por el exceso vehemente que siempre me anima de contribuir en todo cuanto me sea posible al bien de mi patria, y sin embargo de carecer de las grandes dotes que se necesitan para tomar parte en la administración, ofrezco consagrarme al cumplimiento de mi deber con la mayor eficacia.

Sírvase US. manifestarlo así a S.E. el Presidente y recibir de mi parte la mayor consideración con que me suscribo de US. muy atento y S.S.

ANTONIO A. DE LA HAZA"[79].

Los documentos del nombramiento en propiedad fueron los siguientes:

"Lima, noviembre 19 de 1877

Señor contralmirante don Antonio A. de la Haza, Ministro Interino del Despacho de Guerra y Marina.

En acuerdo de 17 del actual, S.E. el Presidente de la República ha tenido a bien expedir el supremo decreto que sigue:

Estando el Gobierno satisfecho de los servicios que ha prestado el contralmirante don Antonio A. de la Haza en el desempeño interino de la cartera de Guerra y Marina: nómbrasele Ministro en propiedad del referido Ministerio.

Que tengo el honor de transcribir a US. congratulándome de ser el órgano por el cual el Supremo Gobierno haciendo justicia a los notorios méritos de US. le ha conferido en propiedad el desempeño de tan importante cartera.

Dios guarde a US.

JUAN BUENDIA.

Lima, noviembre 20 de 1877

Señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno.

He tenido el honor de recibir el oficio de US., de ayer, en que se sirve trascribirme el decreto que ha tenido a bien expedir S.E. el Presidente, encomendándome, en propiedad, la cartera de Guerra y Marina.

Profundamente reconocido a esta nueva prueba de confianza y deferencia que recibo de S.E. me cabe la honra de manifestar a US. que puesto que conceptúa útiles mis servicios, acepto el Ministerio que se me encomienda, y si la limitación de mis facultades, no me permite gloriarme del acierto, la sanidad de mis propósitos y mi decidido empeño por el bien público, harán lo que no se pueda esperar de la insuficiencia de mis fuerzas.

Sírvase US. expresar estos sentimientos a S.E. el Presidente, recibiendo US. las consideraciones de mi aprecio.

Dios guarde a US.

ANTONIO A. DE LA HAZA"[80].

Como se habrá visto a lo largo del presente libro, la gestión como ministro de Guerra y Marina del contralmirante Anto-

nio A. de la Haza fue magnífica. Por primera vez en la historia un oficial naval de la mayor jerarquía tenía capacidad de decidir en el más alto nivel político. Hasta ese momento las necesidades angustiosas de la Marina de Guerra no habían sido asumidas, comprendidas ni resueltas por hombres que, si bien podían ser capacitados y patriotas, no conocían, no "vivían" lo que necesitaba nuestra institución naval.

Pocos años más tarde, en plena guerra con Chile, una de las primeras decisiones de Nicolás de Piérola, cuando asumió la Jefatura Suprema del Estado, fue separar el ministerio de Marina del de Guerra. Sabía perfectamente que la única forma de impulsar debidamente a ambas instituciones era darles cauce, comandos y recursos propios: romper la tradicional supeditación de la Marina respecto del Ejército. Recién en 1920 se haría realidad el empeño inicial de Piérola que las circunstancias de una contienda infausta impidieron asentarse y progresar.

La de Antonio A. de la Haza fue una brillante carrera naval. Guardia marina en 1840. Alférez de fragata graduado en 1842. Alférez de fragata efectivo en 1848. Teniente segundo en 1849. Teniente primero en 1851. Capitán de corbeta en 1854. Capitán de fragata también en 1854. Capitán de navío graduado en 1858. Capitán de navío efectivo también en 1858. Contralmirante en 1875. Hasta el 11 de setiembre de 1876 tenía como "tiempo natural de servicios" 36 años, 7 meses y 29 días[81].

Cuando de la Haza fue ascendido a contralmirante *El Comercio* publicó estas justicieras líneas: "En la sesión de hoy — 23 de setiembre de 1876— ha insistido el Senado en el reconocimiento de la clase de contralmirante conferida en 1875 al señor don Antonio A. de la Haza, reconocimiento que fue observado a principios de 1875 por el Poder Ejecutivo, fundándose en que el Legislativo no tiene la facultad de conferir ascensos sin propuesta previa. El Senado ha cumplido un acto de justicia. El señor Haza es un antiguo oficial de Marina. Cuenta treinta y tantos años de servicios, ha ascendido por rigurosa escala desde la clase de aspirante y no ha manchado su foja de servicios con una sola deslealtad. Lo felicitamos"[82].

El contralmirante Antonio A. de la Haza es otra de las grandes figuras de nuestra Marina de Guerra a quien no se le recuerda a la altura de sus altos y patrióticos merecimientos.

LA REBELION DE AURELIO GARCIA Y GARCIA

El capitán de navío Aurelio García y García, marino de gran prestigio y talento, uno de los líderes más importantes del Partido Civil, hombre conocido por su firmeza de carácter, ex-ministro de Gobierno de Manuel Pardo, decidió encabezar un movimiento revolucionario cuyo fin era separar de la Jefatura del Estado al general Mariano Ignacio Prado, acusándolo de seguir una política poco vigorosa en defensa del honor nacional agraviado por de Horsey.

Aurelio García y García, paradójicamente, era hermano y correligionario del canciller García y García quien había preparado el infortunado decreto del 8 de mayo de 1877. El marino era también senador por Ayacucho y, por tal razón, en ese momento no tenía ningún cargo en la Armada. Como acabamos de ver, el clima de agitación existente en Lima y el Callao hacía tambalear al régimen. Toda la exaltación, toda la furia ciudadana tenía como blanco al Jefe del Estado. Por esta razón García y García pensó que la coyuntura era propicia para encabezar un golpe civil-militar que elevara a la primera magistratura al Vice-Presidente, general Luis La Puerta. Obviamente el Parlamento seguiría en funciones. No olvidemos que en ambas Cámaras la mayoría civilista era abrumadora.

Apresuradamente, sin tomar todos los contactos necesarios, arrastrando en su aventura al ex-Presidente Manuel Pardo, García y García trazó un plan de acción en el cual debían respaldarlo, en un primer momento, tropas acantonadas en el Callao, la Escuela de Clases de Chorrillos —a cuyos integrantes llamaba el pueblo cariñosamente "los cabitos"— partidas armadas de civiles y, obviamente, la Marina de Guerra, cuyas unidades se encontraban en el sur.

En las primeras horas del 5 de junio de 1877 ingresaron al Real Felipe la columna "Constitución", de la Guardia Nacional, el batallón "Número Tres", también de la Guardia Nacional y la columna "Aduana". La guarnición del fuerte, conformada por el regimiento "Dos de Mayo", constituía la base del elemento revolucionario que llegó a contar en el Callao con 600 hombres.

Dirigían la insurrección, junto a García y García, el prefecto del Callao, coronel Juan Bazo Basombrío, el sub-prefecto, coronel Gaspar Ureta, el coronel Guillermo Smith y el capitán de fragata José Sánchez Lagomarsino, todos ellos miembros destacados del Partido Civil. Los militares y marinos antes

mencionados, luego de arengar a la tropa, dieron lectura al acta siguiente:

"Los jefes y oficiales que suscriben, pertenecientes al ejército, guardia nacional, gendarmería y guardia civil que componen la guarnición del Callao, tomando en consideración:

1º Que la gravedad del conflicto en que se halla sumida la República, nace de la política antinacional que ha seguido el Presidente, general don Mariano Ignacio Prado, hasta comprometer el honor de nuestra bandera, que como soldados somos los primeros obligados a sostener incólume.

2º Que la Constitución Política del Estado con sabia previsión, señala el orden que debe seguirse, cuando los mandatarios faltasen a sus juramentos, atropellando sus más sagrados deberes.

3º Que como soldados de la ley debemos ceñir nuestra conducta a sus terminantes preceptos.

Acordaron:

1º Declarar que las fuerzas de sus respectivos mandatos, no reconocen otra autoridad suprema en la República, que la del primer vicepresidente general Luis La Puerta, a cuyas órdenes, como designado por la ley para regir los destinos de la nación se ponen desde este momento.

2º Investir mientras dure el presente conflicto, o hasta que S.E. el general La Puerta disponga lo conveniente, al capitán de navío Aurelio García y García con el carácter de Comandante General de todas las fuerzas existentes en la plaza, a fin de hacer efectivas las resoluciones acordadas.

3º Reconociéndose como prefecto y Comandante General de las baterías al señor coronel Juan Bazo y Basombrío".

Firmaron el acta:

Juan Bazo y Basombrío, Gaspar Ureta, Guillermo Smith, José Torreblanca, Juan D. Rivera, José Sánchez Lagomarsino, Francisco de P. Boza, Gregorio Castillo, Emilio G. Rosell, Manuel Saavedra, Lisandro Quesada, Lisandro Nieves, Abel Corrales, Claudio Estrada, Vicente Espinoza, Federico Ballón, Saúl Morante, Juan Valdivieso, César C. Barreda, Manuel Zevallos, José Benito Melgarejo, Manuel Arellano, Francisco Rivadeneyra, Blas Rentería, Carlos Carranza, Juan P. Castillo,

Emilio Chapel, Manuel Arias, Juan Quintana, Luis Ballesteros, Manuel Pejovés, Carlos Rodríguez, Manuel García, etc.[83].

Teniendo en cuenta el estado casi senil del general La Puerta, era obvio que "el hombre fuerte" del gobierno tendría que ser el comandante Aurelio García y García. Así, pues, el civilismo tendría también el control del Ejecutivo apartando del poder a Prado, con el cual las divergencias se tornaban cada vez más graves.

Pero el pueblo permaneció indiferente, no secundó el pronunciamiento. Muchos soldados dirían después que estaban convencidos que la revolución era a favor de Piérola —el personaje del momento— pero cuando supieron que no era así depusieron inmediatamente las armas.

Uno de los primeros en tomar conocimiento de la rebelión fue el Comandante General de Marina, capitán de navío Miguel Grau. El compañero de armas insurrecto, el amigo de todas las horas, su testigo de matrimonio, su correligionario civilista, le pedía apoyo en reiterados mensajes. Para nadie era un secreto que Miguel Grau no gozaba de las simpatías del Presidente Mariano Ignacio Prado. Sin embargo, Grau no dudó un instante en cumplir con su deber. Oponiéndose a sus convicciones políticas, dejando a un lado entrañables afectos y lealtades personales, el futuro héroe de Angamos —en defensa de la constitucionalidad—se enfrentó tenazmente a García y García, como veremos de inmediato.

A las 10:30 de la mañana del 5 de junio llegó al Callao el general Juan Buendía, reunió a los jefes militares en el Arsenal y dispuso con ellos la forma de batir a los revolucionarios. No hubo, sin embargo, necesidad de emplear las armas, porque los elementos leales al Presidente de la República ingresaron al Real Felipe por la puerta principal, sin oposición alguna.

Aurelio García y García muy pronto se dio cuenta que no podía confiar en la tropa que le acompañaba. Vistas así las cosas, todo estaba perdido. Nada hubieran sacado encerrándose en la fortaleza, sin municiones ni alimento para resistir un asedio. Persistir en su actitud más que tarea de valientes era un lento suicidio. Por esta razón los golpistas, con Aurelio García y García a la cabeza, se rindieron a discreción[84].

Las noticias del movimiento generado en el Callao se esparcieron el mismo 5 en Lima. La situación era tensa. El día anterior se había suscitado a partir de las 9 p.m. un serio conflicto

entre pradistas y quienes estaban en contra de la acción política del mandatario:

"Un grupo de individuos, que gritaba ¡viva el general Prado!, estaba estacionado en la boca-calle de Mercaderes y la plaza principal. Otro grupo, de donde partían voces de ¡viva el pueblo! se había apoderado de las esquinas de Espaderos y Plateros.

De repente partió un tiro de uno de los grupos (del de Mercaderes, según unos; del de Plateros, según otros) y a ese tiro siguieron las pedradas y otros tiros. Los grupos se abalanzaron uno sobre otro y lucharon a garrotazos. Hubo un herido de un golpe de palo en la frente. Hasta después de las once de la noche siguió la agitación, aunque ya en menores proporciones. A esa hora las patrullas de caballería e infantería que recorrían la ciudad, restablecieron por completo el orden"[85].

Al día siguiente, para evitar sucesos como el descrito y, sobre todo, con el propósito de asegurar la lealtad del Ejército, el Presidente Prado se dirigió al fuerte de Santa Catalina y permaneció en él con la oficialidad. Al salir del cuartel le habló a la gente que lo esperaba en demanda de noticias. Lo mismo hizo en la plaza de Armas. Trató a los sublevados del Callao de exaltados que pretendían "hacerlo aparecer como traidor a la patria". Dijo que su gobierno "no tenía participación alguna en la cuestión de la escuadra inglesa".

Gendarmes y miembros de la Guardia Civil patrullaban las calles. El coronel Antonio Bazo, jefe de la Escuela de Clases fue detenido. A pesar de conocerse el resultado del motín del Callao, las torres de las iglesias de Lima fueron ocupadas por retenes de la Guardia Civil. Las casas comerciales cerraron sus puertas. Entrada la tarde se enfrentaron, nuevamente, grupos de pradistas y pierolistas y lo mismo sucedió a las siete de la noche en Mercaderes, realizándose incluso disparos. Una armería de la calle General La Fuente fue saqueada por la multitud. "¡Abajo el gobierno!, ¡abajo los ingleses!" gritaron muchos.

Para hacer frente a cualquier contingencia se ordenó el acuartelamiento, en la casa de gobierno, del batallón Nº 10 de la Guardia Nacional, de elementos de la Escuela de Clases y del regimiento de caballería Nº 1. Estas medidas precautorias ponían de manifiesto que el Presidente Prado dudaba aún de ciertos sectores del Ejército. Del sur —Iquique, Arica, Mollendo— llegaron noticias que todo estaba en calma. Mientras tan-

to, el Comandante General de la Marina, capitán de navío Miguel Grau, le presentó al titular de Guerra y Marina, general Juan Buendía, el siguiente parte:

"Callao, junio 5 de 1877

Señor general Ministro de Estado
en el Despacho de Guerra y Marina

S.G.M.

Hoy a las 3 h. am. poco más o menos, el señor coronel don Manuel Cáceres 1er. Jefe del batallón Callao Nº 4, que se encuentra acuartelado en este arsenal, me dio aviso de que sospechaba que el prefecto de esta provincia, acompañado por otras personas, trataba de subvertir el orden posesionándose del Castillo de la Independencia.

Cerciorado del hecho, dicté las disposiciones que juzgué del caso, para la conservación del orden en los buques de la Armada, surtos en este puerto; con cuyo fin, me constituí personalmente a bordo; y después de reencargar la mayor vigilancia, regresé a tierra en donde he procurado contribuir hasta adonde me ha sido posible a debelar aquella insurrección; no obstante que por no tener a mis órdenes el batallón expresado, he tenido que circunscribirme a los pocos elementos con que cuento, y a ponerme de acuerdo con el señor coronel Cáceres para sostener el régimen constitucional.

Tan luego que VS. llegó a este puerto y me comunicó sus órdenes verbalmente volví a bordo, con el objeto de reiterar las disposiciones que había adoptado, y a mi regreso por segunda vez, tuve conocimiento que ya el castillo había sido entregado.

Tengo el honor de poner en conocimiento de VS. los hechos ocurridos, sin tener que lamentar desgracia alguna.

Dios guarde a US.

MIGUEL GRAU"[86].

Con posterioridad a estos hechos, el Presidente Mariano Ignacio Prado dirigió esta proclama a la ciudadanía:

"Compatriotas:

Un ex Ministro de Estado y un prefecto traidor, en quien había depositado mi más plena confianza y que siempre me hizo reiteradas protestas de adhesión, se han atrevido a encabezar un motín criminal en el Callao.

Engañando a unos pocos ilusos con mentidos pretextos, porque su verdadero propósito ha sido escalar traidoramente el poder, han osado arrojar sombras sobre mi probado patriotismo para cohonestar su negra traición.

Por fortuna, ha bastado la presencia de los soldados de la ley, para que los traidores se rindan cobardemente; y hoy, debelado ese injustificable motín, que iba a ensangrentar una vez más nuestro suelo, queda restablecida la paz de la República.

Soldados:

Me habéis visto a vuestra cabeza, desde el primer instante del atentado y habéis presenciado la humillación de los que, por un momento, soñaron derrocar un gobierno fuerte, amparado en la ley, y fortalecido por la opinión pública y por su incontrastable patriotismo.

Compatriotas:

La moderación de mi gobierno, que ha tendido a la reconciliación de la familia peruana, ha alentado a los que son incapaces de comprender la elevación de una política justa y reparadora; pero los sucesos de hoy darán a los enemigos del orden público la prueba inequívoca de la firmeza de un mandatario que confía en la lealtad de los pueblos.

La causa de la patria ha sido y será siempre la mía.

Si explotando vilmente el noble patriotismo de todos, se ha abusado del sagrado nombre de la honra nacional; yo que con derecho puedo decir a la República, que la conduje a las glorias del 2 de mayo; yo, presidente constitucional de la nación por el querer del pueblo, protesto, al frente del país y de la historia, que sostendré y defenderé esa honra, hasta el punto que quede satisfecho el justo orgullo del más altivo ciudadano.

Si en los arcanos de la Providencia deparados estuviesen nuevos momentos de prueba para la República; yo, ciudadanos, os juro por la sombra de los que nos dieron independen-

cia, que inspirándome en el patriotismo de todos, levantaré como siempre lleno de grandeza el pabellón nacional.

Entre tanto, que nadie se atreva a turbar el orden público, porque intentarlo siquiera es una traición que con rigor reprimirá el gobierno.

Que yo encuentre en el solemne recogimiento de todos y en el respeto a la ley, la fuerza que necesito; y el país, a pesar de sus enemigos, seguirá tranquilo a la consecución de sus grandes destinos.

MARIANO IGNACIO PRADO

Lima, Junio 5 de 1877"[87].

Así terminó el llamado "motín de los cabitos", denominación que no se ajusta a la realidad histórica, porque los soldados de la Escuela de Clases de Chorrillos no tuvieron intervención alguna en el movimiento del Callao. Hubo intención de comprometerlos en el pronunciamiento por parte de un capitán de apellido Verdejo y del coronel Antonio Bazo, pero ambos oficiales no fueron escuchados y los soldados se mantuvieron leales al gobierno, como queda demostrado.

Resta un comentario: a menos de dos años de la guerra con Chile, el Presidente Prado había tenido serias divergencias —enfrentamientos sería más correcto— de carácter político o personal con tres de los jefes más connotados de la Marina de Guerra: Lizardo Montero, Aurelio García y García y Juan Guillermo More.

EL DESTIERRO DE MANUEL PARDO Y EL FINAL DEL MOTIN

Jefe del civilismo, como se sabe, era Manuel Pardo. Altos dirigentes de su partido, encabezados por Aurelio García y García y José Sánchez Lagomarsino habían participado en la abortada revuelta de nuestro primer puerto. Pardo tuvo que asilarse en la legación francesa para no ser detenido. El alegaría ignorar la conjura en una carta que, ese mismo 5 de junio, envió a su esposa:

"Mi querida Mariana:

Supongo cómo estarás de pesadumbre; y tu pesadumbre me duele más que todo el derrumbe a que he sido arrastrado miserablemente.

Tú sabes que desde que comenzó la excitación producida por los sucesos de Pacocha he estado previendo, como tales acontecimientos desastrosos y como desde tiempo atrás lo tenía hecho, había prevenido a varios jefes que estuvieran listos a salvar cualquier situación inesperada que se presentase. Esta prevención se convirtió en los últimos días en una exigencia diaria para proceder, exigencia que he venido conteniendo día a día y habría contenido todavía, si no se me hubieran dado (intencionalmente creo) el aviso de que iban a proceder en el Callao a las cuatro de la mañana, por el tren que llega a Chorrillos a las 11.3/4 de la noche, en mi opinión con el deseo acalorado de evitar nuevas demoras.

Tú sabes que a esa hora fue preciso echarme a buscar desde caballo hasta acompañante que al fin no tuve, pues ignoro qué circunstancias impidieron seguirme a los dos que se ofrecieron a hacerlo. Lo que sí es que tuve que llegar a Lima a las 4 de la mañana solo, para tocar puertas de calle con el objeto de buscar quién fuese a tocar a esas horas puertas de cuarteles. Esta es la triste historia de este gran desastre en que no se ha derramado felizmente sangre, pero se han hecho sacrificios mayores.

Lee esta carta a mis hijos; y que no la olviden.
Tú pasa en Chorrillos algunos días más.
Yo no sé todavía lo que haré.

Tu M.

A nadie, sino a ti, debo cuenta de lo que ha pasado porque sólo tú y mis hijos me interesan hoy y ojalá jamás me hubiera interesado otra cosa"[88].

Pardo, como acabamos de leer, trató hasta donde le fue posible de evitar el desborde de sus seguidores. Quiso detenerlos, convencerlos de lo innecesario de recurrir a las armas, pero los acontecimientos ya se habían precipitado y siguieron su curso. Pardo, en última instancia, se vio forzado a intervenir y buscó —muy tarde y muy de prisa— quien pudiera tocar en su nombre "las puertas de los cuarteles".

El civilismo, que hasta ese momento había rechazado y condenado las revoluciones, cayó de su pedestal constitucionalista y tuvo que resistir la feroz arremetida del diario pierolista *La Patria*:

"La tempestad tanto tiempo esperada y temida —decía el diario citado— ha estallado por fin con toda su fuerza; pero lejos de haber destruído y arrasado como se temía y lo hacía esperar ese sordo rumor que mantiene la alarma, ha sido verdaderamente benéfica para el país, que se sacude de un peso insoportable, despeja su horizonte, consolida su gobierno y tiene el camino franco y expedito para atender a la grave y muy trascendental cuestión de la honra nacional.

En esta época de cataclismos y fenómenos extraordinarios, se ha realizado en la mañana de hoy uno verdaderamente singular: la traición de aquellos mismos en quienes depositara el gobierno su confianza, ha servido (forzoso es recurrir a las metáforas) de pararrayos para descargar la tormenta que rugía sobre nuestras cabezas. Se explotaba el sentimiento patriótico del pueblo; se le empujaba en nombre del país al desorden y a la matanza; se le ponía en pugna con todo lo que es racional y justo y se procuraba echar más y más combustible a la hoguera del desorden...

El civilismo ha querido especular hasta con el sentimiento nacional. El civilismo que se ha creído árbitro de nuestros destinos, contaba con la indigna conducta de los delegados del gobierno que lo han servido en esta ocasión; contaba con la filiación de algunos jefes que la tolerancia del general Prado siempre adverso a él, mantuvo en sus puestos y contaba con el sentimiento nacional herido... El nombre del general La Puerta cubría al del verdadero caudillo y a la sombra de una reivindicación de nuestra honra, se nos preparaba la dictadura más desecante.

Hoy el civilismo vencido, deja expedito el camino. El porvenir se muestra menos sombrío y es preciso rendir justicia al actual gobernante que ha logrado con prudencia salvar la situación entre infinitos escollos"[89].

Un grupo de prisioneros del fracasado motín del Real Felipe fue llevado al cuartel del Arsenal, en el Callao, y otro al cuartel de San Francisco de Paula, en Lima.

"¡Cayó el pez en la remanga!
¡Qué ganga!
¡Qué ganga!

¡Y está preso por traidor!
¡Si, señor!
¡Si, señor!

El "pez", según estos versos, era Aurelio García y García. El ex-Presidente Pardo no, porque, como queda dicho, buscó asilo.

"¡Quiso armar la zapateta
la *argolla* contra el gobierno!".

Los versos sin firma contra los detenidos se multiplicaron en *La Patria*:

"Toda la gente de fuste
hallábase en la colada
y ahora se encuentra amarrada.
¡Barajuste!
Ahora, señor general
que reviente quien reviente,
nada de paños calientes..."[90].

El 8 de junio se formó un nuevo Gabinete —del que ya hemos dado cuenta en páginas anteriores— presidido por el ministro de Gobierno e interino de Guerra y Marina general Juan Buendía. Dijimos que lo acompañaron Manuel Morales en Justicia, Culto, Instrucción y Beneficencia; José Cirilo Julio Rospigliosi en Relaciones Exteriores y José Félix García en Hacienda y Comercio.

"Buenos días, ministerio
ansiosamente esperado:
ya sabemos que has llegado,
lo que harás es un misterio.

Buenos días, ministerio.
Que la atmósfera despeje.
No salgas con un misterio
que a buenas noches nos deje".

Así escribía Benito Neto, en la columna *A Granel* del diario *La Patria* para saludar al nuevo equipo ministerial. Entre tanto todos los presos políticos habían sido reunidos, finalmente, en San Francisco de Paula[91].

El 16 de junio Manuel Pardo se embarcó en el *Santa Rosa*, rumbo a Valparaíso. Ese día el diario *El Nacional* informó: *Manuel Pardo.*— Por el vapor que sale hoy para el sur se dirige a Chile el ilustre caudillo y expresidente de la República, cuyo nombre encabeza estas líneas. Nos engañaríamos nosotros mismos y engañaríamos al país, si tratáramos de ocultar o de disimular siquiera que este viaje reconoce su principal origen en los sucesos realizados en el Callao el 5 del presente mes.

Comprometidos en esa loca empresa algunos de los amigos fieles del civilismo, se creyó que Pardo era el autor principal de la sublevación, sin que bastasen a desvanecer tales sospechas sus antecedentes políticos y el propósito constante que ha revelado en mantener inalterable y firme el orden constitucional. Sin embargo, era necesario el gobierno escuchase los consejos insidiosos de una camarilla fatal para la república, que desde la inauguración del presente período constitucional, ha pedido contra el civilismo y sus principales hombres, ejemplos inusitados de inmotivadas represiones. El momento y las circunstancias eran excelentes para explotar la buena fe del jefe del Estado en contra de ese partido. Había apariencias y nada más que apariencias, que lo condenaban y lo señalaban como conspirador; y sin entrar en el examen de los hechos cediendo a las sugestiones de los que estaban interesados en estudiar superficialmente las cosas, se ensayó el sistema de las persecuciones contra algunos de los acusados del delito de civilismo".

En otro párrafo aclaró el citado periódico: "Don Manuel Pardo era señalado, pues, aunque injusta y calumniosamente, como un peligro para la paz pública; y los que estaban impacientes porque se alejara del país, lo señalaban diariamente a los gendarmes para atropellar en su persona los altos principios del partido civil, que en más de una ocasión salvaron al país del borde del abismo"[92].

Los detenidos en el cuartel de San Francisco de Paula eran: Aurelio García y García, Juan Bazo y Basombrío, José Sánchez Lagomarsino, Guillermo Smith, Tarquino Panchano, Verdejo, Hipólito Molina, Andrés Garrido, Enrique Arias, Francis-

co Luna, Pablo Arguedas, Julián Arias y Aragüez, Biviano Gómez Silva, Pablo Bahamonde, Manuel Argote, Mariano Sevilla, Oscar de la Barrera, Pedro H. Rada, Enrique Espinoza, Mariano N. Benavides, Felipe G. Cazaneuve, José Domingo Coloma, Manuel Fernando Yaque, José Rafael Fonseca, Antonio Bazo, José Blanco, Ricardo M. Espiell y Francisco de Paula Boza[93].

El viaje de Pardo se realizó sin contratiempos hasta Pisagua. En dicho puerto el comisario Diego Bernal, con un piquete de gendarmes, se hizo presente a bordo con el propósito de tomar preso al jefe del civilismo. El capitán del buque se negó rotundamente a acceder a semejante propósito. Bernal decía que "eran ciudadanos del pueblo los que pedían la extracción de la persona del señor Pardo"[94]. Como Bernal persistiese en su intento, el capitán dio orden a su tripulación para que lo hiciesen desocupar el barco por la fuerza. Tuvo que retirarse, "no sin lanzar algunas voces insultantes al señor Pardo". Deprimente espectáculo de parte de tan alto representante del gobierno, por lo que los pasajeros se quedaron asombrados de lo que vieron. Bernal "se encontraba en un lamentable estado de embriaguez"[95].

El vapor levó anclas y continuó su rumbo a Valparaíso donde arribó el 26 de junio, el mismo día que en Lima se daba cuenta de lo sucedido con Pardo en Pisagua. El ex-mandatario siguió a Santiago y se hospedó en el Gran Hotel; hasta su alojamiento llegaron a expresarle su saludo el edecán del Presidente Aníbal Pinto y personalidades de tan señalado relieve como Victorino Lastarria, Antonio Montt, Francisco Subercaseux, Alejandro Reyes, Domingo Santa María, Marcial Martínez, etc.[96].

No todos le dieron la bienvenida. El periódico *La República*, de Santiago dijo:

"Ayer arribó a Valparaíso y quizás se encuentre ya en esta capital el señor Manuel Pardo, ex-presidente del Perú.

El señor Pardo viene a Chile arrastrado por los vientos de la proscripción y los diarios de Valparaíso, olvidándose del antecesor del actual presidente del Perú para no acordarse sino del que se presenta como una de sus víctimas, le saludan cortesmente y le dan la bienvenida.

Los deberes de la hospitalidad son muy sagrados; los respetos que merece la desgracia son muy sagrados también; pero no van ni los unos ni los otros hasta imponer a los que hospe-

dan, después de ser ofendidos, la doble obligación de perdonar y de olvidar.

Chile puede perdonar, ha perdonado ya al señor Pardo; pero no puede olvidar que el señor Pardo ha sido el principal autor de la crisis que le trabaja. Inteligencias, brazos y capitales chilenos descubrieron y explotaron ingentes riquezas en Iquique. El señor Pardo no vaciló en sacrificar a su propio país a trueque de sacrificar al nuestro, y expropió las salitreras. Doce mil chilenos tuvieron que emigrar y centenares de familias cuyos ahorros había ido bajo la fe pública del Perú a promover y desarrollar una industria de la cual debía ser el Perú quien más aprovechara, quedaron arruinadas por la voluntad del americano, ayer onmipotente y hoy prófugo, que acaba de desembarcar en nuestras playas.

Las relaciones de Chile con la República Argentina tomaron un día cierto grado de tensión que hizo temer una ruptura. El señor Pardo no encontró en esa emergencia nada mejor que hacer que ofrecer su alianza y sus elementos de guerra a la República Argentina para emplearlos contra nosotros. Por fortuna, la República Argentina tiene para mirar los problemas americanos un criterio que no le permitió aceptar los ofrecimientos del Perú.

Tal es el huésped que llega a nuestras playas y a quien, según los diarios de Valparaíso, se apresuró a recibir a su bordo un bote de la *Chacabuco*, de la misma escuadra contra la cual quiso lanzar la suya, y en el puerto chileno que más profundamente ha sentido los efectos desastrosos de la expropiación de las salitreras.

Le enviamos también nuestro saludo, en la esperanza de que el señor Pardo, al ver que no olvidamos los males que nos ha causado y que somos capaces de sobreponernos a la acción de su recuerdo, sepa estimar en lo que vale la hospitalidad de este país. El señor Pardo puede presentarse tranquilamente en nuestras calles, y estar cierto de que no se le hará manifestación alguna de rencor"[97].

En Lima, días más tarde, el 6 de julio el gobierno decidió otorgar la libertad a todos los detenidos políticos con el propósito de restañar heridas y lograr un pronto retorno a la normalidad.

"*MARIANO IGNACIO PRADO*

Presidente de la República

Considerando:

Que restablecido el orden y afianzada la tranquilidad pública, perturbada por la defección del monitor *Huáscar* y por el movimiento revolucionario del 5 de junio último en el Callao, desea el gobierno dar una prueba más del espíritu de conciliación y patriotismo que lo anima.

Decreto:

Córtense los juicios militares mandados seguir a consecuencia de aquellos sucesos; póngase en libertad a los enjuiciados y a todos los detenidos por causas políticas, exceptuando únicamente a aquellos sobre quienes pese sentencia ejecutoriada.

No pudiendo hacerse extensivo este decreto a los sometidos al poder judicial, el gobierno insiste en su detención y enjuiciamiento.

Dado en la Casa de Gobierno en Lima, el 6 de julio de 1877.

JUAN BUENDIA *MARIANO I. PRADO*"[98].

EL RETORNO TRIUNFAL

Mientras duraba la prisión de los hombres de Pacocha, en diversos lugares del país circulaban actas con millares de firmas pidiendo la inmediata libertad de los rebeldes. A propósito del tema decía el diario *El Nacional*: "Un acta suscrita por seiscientos ciudadanos se ha elevado al Supremo Gobierno, pidiendo en ella la libertad de los que formaron la tripulación del *Huáscar*, mientras este buque estuvo sustraído a la obediencia de las autoridades legítimas del país. Aún cuando el gobierno hace tiempo que ha debido definir la condición de los actores en ese movimiento revolucionario, poniéndolos bajo el amparo de la ley, la petición formulada ante él con el derecho que la constitución política garantiza a todo ciudadano, debe ser un motivo nuevo y poderoso para que resuelva esta

MANUEL PARDO.
Jefe del Partido Civil.
Su trágica desaparición puso
al país al borde del abismo. Tuvo
como correligionarios a los más
destacados oficiales de marina.





Pacocha es, tal vez, uno de los momentos culminantes en la trayectoria de Piérola. A partir de ese episodio ya nadie pudo objetar sus dotes de caudillo y su indomable gallardía.

cuestión en armonía con la ley y las exigencias del sentimiento público"[99].

La gestión de Lima —como acabamos de señalar— tuvo eco en todo el país. Muy importante fue el documento análogo que circuló en Arequipa. Dirigido al Presidente de la República, decía en sus primeros párrafos:

"Los ciudadanos que suscriben, vecinos del departamento de Arequipa, adhiriéndose a la petición de nuestros más notables compatriotas de Lima, han formulado para obtener de V.E. la pronta libertad de los capitulantes del *Huáscar*, que tan heroicamente rechazaron el injustificable y alevoso ataque de los buques de guerra que en nuestras aguas comandaba el almirante de la escuadra de S.M.B. en el Pacífico, etc. etc.".

"Firmaban el documento —entre otros vecinos importantes de la capital mistiana— los siguientes:

General Pedro Diez Canseco, Juan Manuel Polar, Juan Manuel L. de Romaña, José María L. de Romaña, Luis Gómez de la Torre, Agustín Benavides (canónigo), coroneles Mariano Martín López, José Balcárcel, Manuel Córdova, Clemente Arróspide, Juan Pablo Chocano, Germán Llosa, José M. Diez Canseco y Pedro A. Diez Canseco, Manuel Antonio de Rivero, José Sebastián Barreda, Manuel Belaúnde, F. Javier de Belaúnde, Manuel Pró Portugal, Samuel Velarde, Manuel Bejarano (cura del Sagrario), José M. Cornejo, Ramón Vargas Machuca, M. Jurado de los Reyes, etc."[100].

Finalmente el gobierno decidió deportar a Nicolás de Piérola. El 9 de julio de 1877 el *Califa* fue trasladado desde la cañonera *Pilcomayo* —donde se encontraba prisionero— al vapor *Loa*, que marchaba con rumbo al sur. Partía desterrado a Chile. Oficiales y marineros cautivos en el *Limeña*, al darse cuenta de la maniobra, gritaron hasta enronquecer: "¡Viva Piérola! ¡Viva el héroe del 29 de mayo!". La emoción patriótica que expresaban esas voces fue tan grande que contagió a la tropa que custodiaba a los rebeldes, la cual terminó también dando vivas al caudillo[101].

Uno de los testigos del suceso añadió esta información: "... los agentes de policía que trasladaron al *Loa* al señor de Piérola fueron los señores Portal y Freyre. Se hizo detener al vapor, después de haber zarpado, para verificar el traslado, a fin de que no pudiera ser observado por los prisioneros del *Limeña*, lo cual no fue logrado"[102].

Piérola alcanzó a escribir una carta a su hermano Carlos:

"A bordo de la *Pilcomayo*

Iquique, julio 9

Querido Carlos:

En este momento me comunica el Comandante General accidental de la escuadra, la orden que ha recibido para que salga yo, por el vapor que pasa al sur, al extranjero. Hago mi maleta, y me traslado con dirección a Valparaíso, sin poder tener el gusto de darte un abrazo, lo mismo que a los compañeros, lo cual me impone un verdadero sacrificio"[103].

El diario pierolista *La Patria* comentó: "¡Soberbio epílogo a la capitulación y al decreto de amnistía! Las actas suscritas por millares de firmas de lo más respetable y digno de nuestra sociedad, no han merecido de parte del gobierno la menor atención. Han sido vanas todas las súplicas, han podido más que éstas la pasión de partido... El denodado caudillo del *Huáscar* ha salido de su prisión para marchar al destierro. Sin duda el gobierno ha confundido la expatriación con la libertad..."[104]. A su vez *El Nacional* — vocero civilista— calificó la expatriación de Piérola como arbitraria[105].

Piérola llegó a Valparaíso y, posteriormente, prosiguió a Europa. Meses más tarde, *La Patria*, publicó esta significativa anécdota: "Un caballero llegado últimamente de Valparaíso, y que estuvo con el señor Piérola hasta momentos antes de zarpar del Estrecho, refiere que el agente de la Compañía Inglesa de Vapores en Valparaíso, puso en conocimiento del señor Piérola que el almirante de Horsey y la oficialidad del *Shah* deseaban hacerle una visita antes de su partida. El señor Piérola contestó que no le era posible acceder a esos deseos, porque las atenciones del momento no se lo permitían. Zarpó el *Potosí* sin haberse verificado la visita, pero a las pocas horas de la marcha tuvo que regresar al puerto para hacer algunas composturas. Esta circunstancia permitió al almirante y su oficialidad el insistir en sus propósitos y con tal objeto volvió el agente a donde el señor Piérola, el cual, no creyendo que debía ser inflexible en su negativa, cedió esta vez, pero con la precisa condición de no ser visitado por el almirante. Poco

tiempo después la oficialidad del *Shah* hizo al señor Piérola la visita solicitada"[106].

Alberto Ulloa Sotomayor, en su biografía ya clásica sobre Piérola narra la misma anécdota, aunque con algunas variantes. El caudillo —según Ulloa— habría contestado: "A de Horsey no lo recibo porque es un villano. A la oficialidad inglesa cuya conducta ha obedecido a espíritu de disciplina la recibiré con el mayor agrado". Concluye Ulloa: "Naturalmente tampoco fue la oficialidad"[107].

El 16 y 17 de julio de 1877 casi todos los diarios limeños publicaron el siguiente aviso:

"VENIDA DE LOS HEROES DEL *HUASCAR*

Estando ya en libertad los héroes del monitor *Huáscar*, en virtud del decreto de amnistía que dio el supremo gobierno, deben llegar al Callao en el vapor del miércoles 18 que arribará a dicho puerto; con este motivo se invita al público para que todos sin distinción de partidos políticos y diferencia de clases sociales, concurran el expresado día 18 a la portada del Callao, a recibir a los que con tanto denuedo, supieron mantener, y elevar muy alto el honor del Perú, que en Pacocha pretendió humillar en mala hora la flotilla inglesa. Como no habrá ningún peruano que no sienta conmoverse su corazón, al recuerdo de tan heroico y abnegado valor, de los que tuvieron la fortuna de asistir a aquel memorable combate, creemos que todos estamos en el deber de hacer ese día una pública y pacífica manifestación de patriotismo, saliendo a recibir a los denodados combatientes.

Patriotas"[108].

El 19 de julio de 1877 el corresponsal de *El Comercio* en el Callao anunciaba por intermedio del telégrafo: "El vapor *Limeña* ha fondeado en este puerto a las 9 y media de la mañana cerca del muelle-dársena y hacia la parte norte, con el objeto de entrar a aquella tan luego como se haga el desembarque de los pasajeros. En los momentos en que escribimos esta correspondencia, en el muelle se encuentran aglomeradas muchas personas que esperan el desembarque de los tripulantes del *Huáscar*, los cuales parece no saltarán a tierra sino des-

pués que hayan salido los demás pasajeros. De Lima han venido muchas personas con el objeto de recibirlos..."[109].

Efectivamente, el ferrocarril trasandino condujo al Callao una verdadera multitud de hombres y mujeres de todas las edades que agitaban, incansables, banderitas con los colores patrios.

Una comisión integrada por amigos y correligionarios pierolistas —Garrido, Olivero, Benavides, Casanave, Yaque, La Melena, Freyre— fue a bordo. Las lanchas de desembarco "ostentaban el pabellón de la República". A las 12 m. dejaron el buque con los recién llegados y en el muelle y dársena un grupo de damas, constituído por treinta señoras y señoritas, colocó en las sienes de los combatientes "una corona cívica, formada de hojas de laurel verde y doradas". Les obsequiaron también ramos de flores. Una banda de música tocó el himno nacional. Recorrieron la calle del Muelle (hoy Adolfo King) hasta la plaza de la Independencia, que está frente a la puerta principal del Real Felipe. En ese lugar usó de la palabra el ciudadano Andrés Garrido, quien dijo: "Denodados tripulantes del *Huáscar*. Vuestra conducta al frente de las poderosas naves inglesas fue la conducta de los héroes... Jamás como hoy hubo menester del espectáculo de las altas virtudes y de los bien templados caracteres... La visión de la grandeza moral fortifica y vivifica"[110]. Agradeció el comandante Luis Germán Astete. Afirmó que estaban gratos por la espléndida manifestación de que eran objeto.

Siguieron por la calle de Lima (Sáenz Peña), doblaron por la de la Figura (Miller) y continuaron por la Misión (Gálvez), arteria que conserva aún su vieja balconería. En ese lugar pronunció un discurso patriótico el cura de la iglesia matriz don Manuel Troncoso. Aproximadamente a la 1 p.m. los tripulantes del monitor pudieron dirigirse a la capital.

Antes de proseguir apuntemos sus nombres, según la relación que apareció en los diarios: capitán de fragata Luis Germán Astete, capitán de corbeta Manuel María Carrasco, capitán de corbeta Juan Duffó, teniente primero Manuel Valderrama, teniente segundo Bernabé Carrasco, teniente segundo Manuel Fernández Dávila, coronel Mariano Alvizuri, mayor José María Echenique, señores Carlos de Piérola, Juan Martín Echenique, José A. Benavides, José Barredo, José Carrasco, Enrique Bustamante y Salazar, Alvaro Garfias y Elías Higginson,

así como los alfereces de fragata Manuel de la Puente y Octavio Herrera; también José A. Lara, Víctor de la Puente, Pedro José Saco, Manuel A. Ramírez, Ramón Castro y Julio Lostaunau; el capitán de infantería Agustín Aguirre y el cuarto maquinista Federico López.

Debemos decir que el 3 de junio en uno de los vapores del sur que fondearon en el Callao, fueron traídos en calidad de presos el teniente segundo Pablo Aquilino Duffó y don Guillermo Billinghurst, con el correr de los años Presidente de la República. Al cortarse al mes siguiente los juicios militares, quedaron libres. En el vapor que los condujo a nuestro primer puerto llegaron en condición de pasajeros el primer y tercer maquinista del *Huáscar*, Thomas Amstrong y Henry Barret, quienes cuando se les preguntó por orden de Piérola si deseaban combatir con ellos negaron su concurso. Cada maquinista ganaba cien soles al mes.

A la lista precedente es necesario agregar otros nombres, como los del guardián "Federico Noguera, Manuel Verdesoto (2º condestable), Domingo Java (carpintero), Juan Briones (herrero), Joaquín Martínez (bocafragua), Baltazar Caicho (cabo de luces), Ricardo Saavedra (cocinero de equipaje), Juan Alzamora (mayordomo de la primera cámara), Nazario Minaya (despensero), Tránsito Orellana (despensero), Juan de la Cruz Dávila (artillero de preferencia), Francisco Sena (artillero), Natividad Dávila (artillero ordinario), Froylán Portocarrero (artillero ordinario), José Rodríguez (artillero ordinario), Andrés Alburqueque, Eleodoro Dávila, Melchor Girón, Aurelio Zambrano (marineros), Manuel Carrión, Pablo Villanueva, Angel Reyes, Pedro Paulete y Florentino Alvarado (grumetes), entre otros"[111].

Así como en el Callao, la entrada en Lima de los combatientes del 29 de mayo fue triunfal. *La Patria*, alborozada narró así el hecho: "Desde las primeras horas del día, comenzó a afluir la gente a la plazuela Dos de Mayo, en donde se esperaba a los marinos del *Huáscar*. Tanto los amigos del doctor don Nicolás de Piérola como otras muchas personas ocuparon las avenidas; y dos bandas de música colocáronse a la entrada de la carretera. Como a las dos de la tarde llegaron los marinos por el ferrocarril central trasandino... Los vivas a Piérola, al Perú y los héroes del *Huáscar* eran incesantes... Antes de ponerse en marcha la comitiva el doctor Gómez Sánchez pronunció un

discurso, que fue calurosamente aplaudido... La procesión cívica tomó la dirección de las calles de Malambito, Quemado, Mariquitas hasta la esquina de Boza: de allí se dirigió a la plaza principal y de este último punto a la de Bolívar. En el tránsito quemáronse multitud de cohetes de la China y de arranque. Los balcones y ventanas de reja del tránsito estaban ocupados por el bello sexo y las aceras completamente invadidas. Las señoritas esparcieron flores y misturas a discreción, al paso de los vencedores... En la plaza principal la concurrencia fue aún más numerosa que antes. Al desfilar la procesión por el portal de Botoneros y gradas de la catedral, la multitud prorrumpió en vivas al doctor Piérola y demás compañeros de glorias"[112].

A consecuencia de la amnistía, los sublevados del *Huáscar* percibieron también sus salarios. Así consta en una relación que se conserva en el Archivo del Museo Naval.

"MONITOR *HUASCAR*

Relación de los individuos que tomaron parte en la sublevación del expresado el 6 de mayo último, y a los cuales se les manda abonar sus haberes del mes de abril, por resolución suprema de 7 del presente (julio).

Teniente 2do. Bernabé Carrasco	62.40
1er. maquinista Thomas Amstrong	100.00
3er. maquinista Henry Barret	100.00
4to. maquinista Federico López	80.00
1er. guardián Federico Noguera	32.00
2do. condestable Manuel Verde Soto	30.00
1er. carpintero Domingo Java	45.00
Herrero Juan Briones	40.00
Boca-fragua Joaquín Martínez	22.00
Cabo de luces Baltazar Caicho	20.00
Cocinero de equipaje Ricardo Saavedra	22.00
Mayordomo de 1ra. cámara Juan Alzamora	20.00
Despensero Nazario Minaya	22.00
Artilllero de preferencia Tránsito Orellana	20.00
Art. de preferencia Juan de C. Dávila	20.00
Art. de preferencia Francisco Sena	20.00
Art. ordinario Natividad Dávila	18.00

Art. ordinario Froylán Portocarrero	18.00
Art. ordinario José Rodríguez	18.00
Marinero Andrés Alburqueque	16.00
Marinero Eleodoro Dávila	16.00
Marinero Melchor Girón	16.00
Marinero Aurelio Zambrano	16.00
Grumete Manuel Carrión	10.00
Grumete Pablo Villanueva	10.00
Grumete Angel Reyes	10.00
Grumete Pedro Paulete	10.00
Grumete Florentino Alvarado	10.00"[113].

Para terminar diremos que la jornada de Pacocha inspiró la composición de varios poemas (anexos al presente capítulo), piezas musicales, la fabricación de medallas conmemorativas y la confección de algunas pinturas que recogían escenas del combate del monitor contra los buques ingleses.

LOS FUNERALES DE RUPERTO BEJAR

La acción de Ruperto Béjar, el corneta de la guarnición del *Huáscar* caído el 29 de mayo, se había hecho conocer hasta en el extranjero. El corresponsal naval del *Times* de Londres había informado con motivo del combate de Pacocha: "La víctima de nuestra granada de 9 pulgadas fue enterrada en Iquique, cubierto el ataúd con la bandera peruana y con una inscripción que decía: *Este hombre murió combatiendo por su patria contra los ingleses*".

El 14 de julio el diario *La Patria* en una nota de defunción titulada *Religión y Patria*, expresaba: "Se invita a cuantos aman el decoro del Perú y son gratos a los sacrificios de los que por él se han inmolado, para que se dignen concurrir, el martes 17 del presente, al templo de Nuestra Señora de las Mercedes a las 11 a.m. a los funerales que se oficiarán por el eterno descanso del alma de RUPERTO BEJAR, corneta de la gvarnición del *Huáscar*, que murió el 29 de mayo, destrozado por una bomba de los ingleses, y que, al expirar, selló su sacrificio con el grito de ¡Viva el Perú! La Religión y la Patria serán honradas con la asistencia de los buenos ciudadanos a dicho funeral". Suscribían la invitación el Gran Mariscal Antonio Gutiérrez de la Fuente y personalidades como José Antonio Roca y Boloña, José María de la Torre Bueno y Federico Panizo.

La ceremonia fúnebre fue imponente. No se podría decir que quienes se dieron cita para rendir homenaje a Béjar eran pierolistas. Era gente confundida en un mismo dolor y en un mismo sentimiento, de todas las capas sociales y, en ese momento, sin vinculación partidaria. Se trataba de tributar el último adiós a un peruano que había ofrendado su vida en honor de su patria y su bandera. La versión de un diario de la época es indispensable para tener una idea siquiera aproximada de lo que significó ese sentimiento colectivo. *La Patria* se expresó así:

> "Grandes cortinajes negros tapizaban (al templo de la Merced) por completo. El catafalco que era muy sencillo, tenía la siguiente inscripción: *Ruperto Béjar murió en el glorioso combate de Pacocha el 29 de mayo de 1877.* En el centro del presbiterio se encontraba un hermoso pedestal que llevaba, en su parte superior, un cuadro adornado con dos banderas peruanas unidas por medio de un crespón de luto. Este llevaba la siguiente dedicatoria: *Ruperto Béjar murió en el Huáscar, combatiendo por el honor nacional el 29 de mayo de 1877, siendo el héroe de nuestra nave peruana el señor doctor don Nicolás de Piérola; gloria y honor a los vencedores en las aguas de Pacocha.*

En seguida estaba el aparato mortuorio, llevando a su frente un estandarte con crespón: a un metro de distancia y sobre un doble pedestal, una bala cónica del calibre de 300 la que tiene grabada en su base la constancia de pertenecer al *Shah*; y colocado a dos metros del féretro el proyectil que llevaba la inscripción siguiente: *del Shah contra el Huáscar.*

En la columna de la izquierda del presbiterio se encontraba un escudo de fondo negro adornado con dos pabellones nacionales que llevaba un letrero que decía: *Venció David al filisteo con la honda y con la piedra, le hirió y le mató* (libro 1º de los Reyes, capítulo 17, versículo 5º).

Hacia la derecha otro escudo con iguales adornos, con la siguiente inscripción: *Y danzaban las mujeres cantando y diciendo: —Hirió Saúl a 1,000 y David a 10,000* (libro 1º de los Reyes, capítulo 18, versículo 7º).

Los oficios fueron celebrados por el canónigo señor doctor don Manuel J. Medina, asistido por la venerable comunidad del mismo convento. Su prelado y comunidad asistieron asi-

mismo a todos los actos fúnebres. La orquesta fue escogida y la dirigió el presbítero señor Guarro, y tuvimos el gusto de ver en esa orquesta a varios señores clérigos y religiosos que acompañaban el canto. Por un espontáneo ofrecimiento, se cantaron las tres lecciones de la vigilia por un señor español, cuyo nombre sentimos no consignar.

El templo hallóse invadido, ocupando las señoras el centro y las naves. A nuestro juicio, calculamos el número de asistentes en seis mil personas.

Principió la ceremonia a las once de la mañana, y concluyó cerca de la una del día.

Presidían el duelo en el ala izquierda: Gran Mariscal La Fuente, doctor José A. Roca y Boloña, José María de la Torre Bueno y Federico Panizo, general de división don Baltasar Caravedo, generales de brigada Ramón Vargas Machuca, Tomás Alvarado Ortiz y Andrés Segura.

Doctores don Pedro José Calderón y don Evaristo Gómez Sánchez.

En el ala derecha: coronel Joaquín Torrico, Billinghurst, C. Vargas y algunos jefes y oficiales de nuestro ejército"[114].

El joven y humilde Ruperto Béjar, murió henchido de patriótico fervor, orgulloso de defender el honor nacional. ¿Lo hemos recordado como merece? Creemos que la respuesta es obvia: es otro héroe auténtico olvidado.

PRADO LIMA ASPEREZAS

La popularidad del régimen de Prado —que nunca tuvo cotas importantes— estaba por los suelos. Políticamente, repetimos, Piérola había obtenido un gran triunfo con el combate de Pacocha. El civilismo, por lo contrario, experimentó un grave percance: su jefe estaba en el exilio y, si bien controlaban el Parlamento, era evidente su orfandad de predicamento en la ciudadanía.

Se produjo entonces el regreso de la Escuadra de Operaciones —procedente del sur— en vísperas de Fiestas Patrias. El 27 de julio de 1877 fondeaban en el Callao el *Atahualpa*, la *Unión* y el *Limeña*. En este buque venía una parte del batallón "Puno Nº 6". El *Atahualpa*, a su vez, era la prisión del coronel Federico Larrañaga[115]. La *Independencia*, el *Huáscar* y la *Pilcomayo* continuaban en el sur. Esta vez el vapor *Limeña* remolcó al

Atahualpa sin mayores contratiempos. El 30 de julio llegaron a nuestro primer puerto la *Independencia* y el *Huáscar*.

Pocos días antes, mediante decreto del 12 de julio se habían concedido ascensos a los siguientes jefes y oficiales de marina:

A capitanes de navío graduados, D. Gregorio Miró Quesada y D. Toribio Raygada.

A capitanes de fragata graduados, los de corbeta D. Gregorio Pérez, D. Enrique N. Alayza, D. Eduardo Raygada, D. Froilán P. Morales, D. Ramón Freire y D. Eugenio Raygada.

A capitanes de corbeta graduados, los tenientes primeros D. Arístides Collazos, D. Octavio Freire, D. Federico Rincón y D. Emilio Benavides.

A tenientes primeros graduados, los tenientes segundos D. Manuel Becerra, D. Carlos Latorre, D. Carlos Corpancho, D. Manuel de la Barrera, D. Arnaldo Larrea, D. Melchor Ulloa, D. Pedro Gárezon, D. Bernardo Smith, D. Luciano E. Arana, D. José Barloque, D. Belisario Cruzat, D. Eduardo Hidalgo, D. José M. Rodríguez y D. Manuel Cosme de la Haza; y

A tenientes segundos graduados, los alfereces de fragata siguientes:

D. Decio Oyague, D. Gervacio Santillana, D. Aurelio Gaviria, D. Alfredo de la Haza, D. Ramón Sánchez Carrión, D. Eduardo Sánchez Carrión, D. Octavio Cavero, D. Eulogio S. Saldías, D. Cristóbal Lastres, D. Heriberto Benitez, D. Juan M. Ontaneda, D. Federico Matos y D. Roberto Espinoza[116]. Todos estos hombres habían conformado parte del personal de la Escuadra de Operaciones que actuó contra el monitor rebelde.

El 1º de agosto el general Mariano Ignacio Prado visitó los buques de la Escuadra recientemente llegados de Iquique. A bordo de la fragata *Independencia* se reunió con todos los comandantes para cambiar ideas y recibir opiniones y recomendaciones sobre los problemas de las diversas unidades. Prado dispuso que de inmediato se procediera a reparar las averías del *Huáscar* y se pusieran operativos los demás buques. "Durante la conferencia —dice un testimonio de la época— manifestó S.E. hallarse animado de la mejor disposición hacia la Marina; y dijo a los comandantes de los buques que podían contar con que encontraría siempre la más cordial acogida en su gobierno, toda indicación —oficial o privada— que tendiera al mejoramiento del servicio y progreso de la institución"[117]. Prado insistió en no aceptar la renuncia del capitán de navío Juan Guillermo More como comandante de la *Independencia*.

DE HORSEY SE JUSTIFICA

Al amanecer del 1º de junio de 1877 el *Shah* y el *Amethyst* ingresaron a Iquique todavía en son de combate. Fondearon en medio de los buques peruanos *Huáscar* e *Independencia.* Allí pudieron informarse en detalle que la rebelión de Piérola había terminado. "Habiendo recibido la confirmación de la rendición del *Huáscar* —comunicó de Horsey al Almirantazgo— y habiendo obtenido todo el carbón posible hasta las seis de la tarde, despaché al *Amethyst* para que reasuma su tarea como buque del oficial superior en la costa de Chile, y procedí en el *Shah* hacia el norte, para el Callao y Panamá... Antes de mi salida de Iquique —prosigue de Horsey— el comodoro More vino a bordo para visitarme y agradecerme por haber sido el autor de la rendición del *Huáscar.* Yo sin embargo interrumpí sus agradecimientos —añade el contralmirante británico— explicándole en la forma más clara que las fuerzas navales de Su Majestad, bajo mi comando, no habían tomado y no tomarían parte alguna en las disensiones internas u otros asuntos del Perú; que la acción que había tomado con respecto al *Huáscar* había sido únicamente en vista que él (el monitor) había cometido actos piráticos contra ciudadanos, buques y propiedad británica"[118].

Se trata, como vemos, de un parte oficial que difiere en mucho de las actitudes y opiniones que tuvo de Horsey durante esa corta estada en Iquique y que se reflejan, al parecer, con mayor sinceridad en la conversación que sostuvo con More y que éste reprodujo en una carta transcrita en este mismo capítulo.

El comandante Bedford, en su *Diario,* anotó que el *Huáscar* mostraba muchas huellas del combate, y añade: "Tenemos noticias que hay un fuerte sentimiento en contra de nosotros en todas partes. A nuestros oficiales se les pone mala cara en tierra. El *Amethyst* zarpó al sur. Nosotros zarpamos a las 6:30 p.m. Justo antes de zarpar el almirante recibió un telegrama del Ministro Plenipotenciario inglés en Lima, en el que dice que tiene serios motivos para recomendarle que no permanezca en Iquique ni que marche al Callao"[119].

Ya hemos visto cúal era la situación en Lima; el estado de agitación existente, el intenso clamor popular contra los ingleses. De Horsey, sin embargo, navegó rumbo al Callao. El 4

de junio, en la mar, ya con mayores datos y elementos de juicio, dirigió esta carta al Almirantazgo:

"El *Huáscar*, después de su encuentro con los buques de Su Majestad *Shah* y *Amethyst*, escapó y apareció frente a Iquique con bandera de tregua. La escuadra peruana salió a su encuentro y se estableció la comunicación. Piérola, quien se encontraba a bordo del *Huáscar*, propuso que el comodoro More y la escuadra peruana en lugar de tratar de capturar al *Huáscar* deberían unirse con el *Huáscar* a fin de combatir contra el *Shah* (y supongo que también el *Amethyst*, pero éste no fue mencionado). El comodoro More se negó a acceder a esta solicitud.

Piérola le pidió entonces al comodoro More que telegrafiase esta propuesta al gobierno en Lima. Después de alguna vacilación el comodoro More consintió, y despachó a una cañonera (la *Pilcomayo*) a Iquique con el telegrama, y la escuadra permaneció junto al *Huáscar* hasta su regreso. La respuesta del gobierno de Lima fue "ataque al *Huáscar*" o algo parecido.

Después de mucho parlamentar el *Huáscar* se rindió, habiéndose acordado, primero, que todos los que se encontraban a bordo de ese buque, excepto Piérola mismo, serían puestos en libertad. Piérola se encontraba el 1º del presente como prisionero a bordo del *Limeña*, y sería conducido al Callao. Todos los demás capturados en el *Huáscar* también serían conducidos al Callao para ser puestos en libertad.

Las anteriores circunstancias tomadas en consideración junto con la extraordinaria colusión y simpatías demostradas en todas partes hacia el partido de Piérola, y la animadversión expresada contra los ingleses demuestra que el actual gobierno del Perú se encuentra en una posición crítica, pero si el comodoro mismo no me lo hubiese contado me habría sido difícil creer que él haya consentido en telegrafiar la propuesta de Piérola y esperar la respuesta.

Sospecho que por algún tiempo el sentimiento en el Perú será de amargura contra los ingleses, pues la mayor parte de los peruanos importantes son revolucionarios de corazón. Mi punto de vista sobre este asunto se ve en algo confirmado por el siguiente telegrama del señor Graham, Encargado de Negocios de S.M. en Lima, el cual lo recibí mientras levábamos para zarpar de Iquique:

"Graves motivos para solicitar no permanezca en Iquique y no regrese por ahora al Callao"

La animadversión contra los ingleses quedó plenamente demostrada por las circunstancias de que el cuerpo del tripulante muerto en el *Huáscar* fue paseado por las calles de Iquique con un cartel que decía: "Este hombre murió luchando por su país contra los británicos".

Tengo el honor, etc.

A. DE HORSEY

Contralmirante y comandante
en jefe"[120].

Veamos también, en palabras de de Horsey, lo que ocurrió cuando el *Shah* recaló en el Callao:

"Al llegar a la altura del Callao el 6 del presente me encontré con uno de los vapores de la P.S.N.C. en alta mar esperándome para interceptarme con un mensaje del señor Graham, Encargado de Negocios de S.M. También subieron a bordo el señor March, Cónsul de S.M., y el señor Noel West, Gerente de la P.S.N.C.

Por el señor Graham y por los arriba nombrados caballeros, me enteré que existía considerable irritación en Lima y en el Callao, que el gobierno (el Gabinete) había renunciado y que, hasta el momento, no se encontraba en ejercicio ningún sucesor, y que dos días antes el partido revolucionario había tomado los fuertes del Callao y declarado su intención de hacer fuego sobre el *Shah* a su llegada. Sin embargo, habían sido desalojados de esta posición por las fuerzas del gobierno.

Los ánimos parecían haberse calmado un poco y como la presencia del *Shah* era posible que excitase a los miembros mal dispuestos de la población para cometer algún acto de violencia dando verosimilitud a un informe falso que se había esparcido en el sentido que la escuadra bajo mis órdenes estaba dando apoyo al gobierno, procedí a Paita sin detenerme en el Callao.

Al adoptar este curso fui respaldado por los consejos del señor Graham, así como también del señor March, y del señor

Noel West, quienes estuvieron de acuerdo que los ánimos se estaban calmando y que existía poco riesgo de agresión contra los ingleses, siempre y cuando esa animadversión no fuese reavivada por la presencia del *Shah*, tan inmediatamente próxima al asunto del *Huáscar*.

Sus excelencias comprenderán que para mí fue muy desagradable y contrario a mis deseos salir del Callao mientras la situación permanecía tan incierta, pero adopté este curso como el mal menor, porque en cualquier momento los revolucionarios podían nuevamente capturar los fuertes, y si desgraciadamente hubiesen abierto fuego sobre el *Shah*, se habría suscitado una complicación sumamente desagradable.

Me complace enterarme por el Vice-Cónsul en este puerto (Paita), señor Blacker, que según el telegrama recibido ayer la situación en el Callao es tranquila.

Por los periódicos de Lima y el Callao percibo que se descarga mucha indignación sobre mi humilde persona y la escuadra de S.M. en la costa del Perú. Esto es fácilmente comprensible por quienes están al tanto de los vaivenes de la política. Como existen por lo menos tres rebeldes por cada hombre leal, hay un gran sentimiento de desagrado por el resultado práctico de mi proceder con respecto a que el *Huáscar*, al rendirse, diera por terminada la rebelión.

El clamor político de los enemigos del orden es ahora que el pabellón peruano ha sido agredido por el fuego de los buques británicos, omitiendo decir, por supuesto, que ese mismo pabellón fue izado falsamente por un buque rebelde pirático y que los propios buques peruanos habían intentado disparar a ese mismo pabellón unas cuantas horas antes. Todos los sentimientos patrióticos de los peruanos han sido invocados para apoyar este clamor y tengo entendido que el mismo Presidente (quien debería sentirse muy agradecido por el accidentado final de las correrías del *Huáscar*, que la escuadra peruana nunca podría haber obtenido) ha sido obligado a declarar que se exigirá una satisfacción del gobierno de S.M.

Confío, sin embargo, que toda esta efervescencia del sentimiento popular fenecerá junto con el motivo que la ocasionó, y que los más razonables y bien dispuestos peruanos, a su debido tiempo, se darán cuenta que el resultado práctico de mis esfuerzos, a pesar de que no fueron efectuados con esa inten-

ción, han salvado al país, por algún tiempo, de un estado de convulsión y revolución.

Tengo el honor, etc.

A.F.R. DE HORSEY
Contralmirante y comandante
en jefe"[121].

El informe que hemos leído fue suscrito al ancla, en Paita, el 12 de junio de 1877. De Horsey sigue intentando justificar su conducta. Previamente, cuando estuvo próximo al Callao (el 6 de junio) había remitido al Encargado de Negocios británico, James R. Graham, la siguiente nota:

"Solicitó a usted tenga la bondad de informar al gobierno de S.E. el Presidente del Perú, que como consecuencia de haber cometido el buque de torreta rebelde *Huáscar*, ciertos actos piráticos contra súbditos, buques y propiedades británicas, me he visto obligado a poner fin a sus depredaciones.

Al efectuar este servicio he actuado exclusivamente en cumplimiento de mi obligación de proteger los intereses de súbditos británicos pacíficos y obedientes de la ley y sus buques, y solicito haga usted entender claramente al gobierno del Perú que no he actuado ni a favor ni en contra de él, teniendo yo la clara obligación de observar una estricta e imparcial neutralidad y no interferir en los asuntos del Perú.

Tengo el honor, etc.

A.F.R. DE HORSEY

Contralmirante y comandante naval
en jefe"[122].

Graham, el hombre que había aconsejado a de Horsey que mejor era no intervenir, se dio cuenta que la tempestad levantada contra los ingleses era muy fuerte. El gobierno de Prado, como veremos de inmediato, no podía sustraerse a la presión cada vez más intensa de la opinión pública que exigía se demandaran explicaciones y las correspondientes disculpas e indemnizaciones a la Gran Bretaña. Como buen diplomático se

apresuró a transmitir a nuestra Cancillería la nota que le había cursado el jefe naval:

"Lima, junio 9, 1877

Señor Ministro:

Tengo el honor de informar a V.E. que el contralmirante comandante en jefe de las Fuerzas Navales de S.M. en el Pacífico, me ha solicitado informar al gobierno peruano que como consecuencia de haber el buque de torreta *Huáscar* cometido ciertos actos hostiles contra buques y propiedades británicas, el contralmirante se ha sentido obligado a intervenir.

El señor contralmirante declara que al dar este paso lo ha hecho exclusivamente motivado por su sentido del cumplimiento del deber de proteger los intereses de los súbditos británicos pacíficos y obedientes de la ley y sus buques, y me solicita hacer comprender claramente al gobierno del Perú que al actuar así no lo ha hecho ni a favor ni en contra de ellos, siendo su deber muy claro el observar una estricta neutralidad y una imparcial no interferencia en todos los asuntos del Perú.

Acepte usted, etc.

J.R. GRAHAM"[123].

A de Horsey no se le ocultaba que el combate de Pacocha había tenido resonancia mundial y los comentarios de la prensa, mayoritariamente, no eran favorables a la Gran Bretaña. Además, se había generado un problema diplomático que, inclusive, se discutiría en la Cámara de los Comunes. Por eso insistió en puntualizar sus argumentos ante el Almirantazgo que, a su vez, era requerido por el ministerio de Relaciones Exteriores británico en procura de información lo más detallada posible sobre el combate de Pacocha y la forma en que habían actuado los buques ingleses en el Pacífico. De Horsey, luego de narrar el combate y sus antecedentes, decía a sus jefes:

"Confío que en vista del proceder que he relatado y por las siguientes razones los Lores comisionados del Almirantazgo juzgarán que no sólo estuve justificado en el curso por mí adoptado, sino que no me quedaba otra alternativa en vista de mi obligación de proteger las vidas, buques, y propiedad de los súbditos de S.M.

Opino que el oficial que ocupa el alto cargo de comandante en jefe está obligado en tales casos a actuar como mejor pueda, sin comprometer a su gobierno en asuntos embarazosos y habiéndolo hecho así estar dispuesto a que su conducta sea aprobada o desaprobada por el subsecuente criterio de sus superiores sabiendo muy bien que ningún gobierno podría darle órdenes decisivas basadas en la información que pudiese estar contenida en un telegrama remitido a tal distancia. Aunque el tiempo hubiese permitido esperar una respuesta (cuando una sección del cable no estaba funcionando).

Las razones que expongo a sus señorías son las siguientes:

I. El *Huáscar* al abordar y detener al *John Elder* en alta mar, al abordar y exigir la correspondencia del *Santa Rosa*, al tomar carbón por la fuerza del *Inuncina*, al tomar por la fuerza a un oficial peruano que viajaba en el *Colombia*, y al obligar a la fuerza al ingeniero, un súbdito británico, a servir contra su voluntad cometió actos que no podían ser tolerados.

II. No teniendo el *Huáscar* ninguna patente oficial como buque de guerra y no reconociendo obediencia a ningún estado y habiendo el gobierno peruano desconocido toda responsabilidad por sus actos, no era posible obtener reclamación o satisfacción de nadie más que del buque mismo.

III. Que el status del *Huáscar* antes del encuentro con el *Shah* y el *Amethyst* era si no de un pirata por lo menos de un buque rebelde que había cometido actos piráticos.

IV. Que el status del *Huáscar* después de negarse a someterse a mi autoridad legal y después de haberse enfrentado a los buques de S.M. era el de un pirata.

V. Que de no haber sido destruído o capturado el *Huáscar* no habría habido seguridad para los buques británicos y propiedades británicas en esta costa —ni siquiera para los buques de S.M.—, pues el *Huáscar* podía haber destruído al *Shah* o al *Amethyst* por medio del espolón cualquier noche en cualquier puerto en que se encontrase.

VI. Que estoy seguro que la lección proporcionada a quienes atentan contra el derecho internacional resultará beneficiosa para los intereses británicos por muchos años en el futuro.

VII. Que me he abstenido celosamente de cualquier interferencia con los intereses del gobierno peruano o aquellos de las personas en rebelión armada contra dicho gobierno. Mi acción con respecto al *Huáscar* fue enteramente por los intereses británicos.

Confiando que mi proceder recibirá la aprobación de vuestras señorías, tengo el honor...

A.F.R. DE HORSEY

Contralmirante y comandante en jefe"[124].

El asunto del *Huáscar* era llevado, de consuno, por el Almirantazgo y por el ministerio de Relaciones Exteriores. Ambas entidades coordinaban las respuestas e instrucciones que debía recibir de Horsey. A la postre, su conducta fue desaprobada en los niveles más altos antes mencionados. Se lo hicieron saber en estos términos: "Sus excelencias (los lores del Almirantazgo) aprueban que el contralmirante de Horsey haya puesto fin a la carrera pirática del *Huáscar, pero consideran que hubiese demostrado mejor juicio si hubiese procurado, en primer lugar, al encontrarse con ese rebelde, obtener un legítimo desagravio por medio de un memorial, y de este modo el conflicto causado por su perentoria demanda para que el Huáscar se rindiera inmediatamente bajo pena de ser atacado, tal vez se hubiera evitado*" (La cursiva es nuestra)[125].

Respecto al uso de torpedos, es lógico que desde un punto de vista profesional el Almirantazgo tuviera vivo interés por conocer la forma en que se había empleado esta arma, todavía no experimentada en combate. Aquí el Almirantazgo tuvo que emitir opinión destacando, por una parte, su gran satisfacción por la forma en que habían sido planeadas las expediciones torpederas y aplaudiendo "la pronta disposición de los oficiales y tripulantes para ofrecerse como voluntarios para esa tarea"[126]. Por otra parte, el Almirantazgo le decía a de Horsey

que le era imposible aprobar su decisión de haber recurrido a medida tan extrema, "la cual de haber tenido éxito con toda probabilidad hubiese dado por resultado el sacrificio de muchas vidas humanas, incluyendo, como hay razón para creer, más de un súbdito británico"[127]. La comunicación del Almirantazgo concluía con estas palabras: "Por lo tanto mis lores (del Almirantazgo) reservan su decisión sobre este punto hasta estar en posición de poder juzgar las razones que indujeron a usted (de Horsey) *a recurrir a una medida que pudo haber sido seguida por graves consecuencias*" (La cursiva es nuestra)[128].

Muy significativa y llena de lógica es la carta que W.G. Helsby, ciudadano británico residente en Valparaíso (Chile), dirigiera al conde de Derby, ministro de Relaciones Exteriores de la Gran Bretaña a propósito de la actuación de de Horsey en Pacocha e Iquique:

"Valparaíso, 30 octubre 1877

Usted me pregunta si el *Amethyst* y el *Shah* tuvieron razón. Por supuesto que no; qué derecho tenía el almirante de prestar ayuda a una facción política en el Perú contra otra. Su interferencia fue innecesaria porque nadie molestaba a nadie en ninguna forma.

Fue acordado que el capitán del buque carbonero debería presentar una protesta para salvar las apariencias; pero el carbón era propiedad peruana.

No había el menor peligro para los extranjeros hasta después del encuentro y luego en lugar de quedarse para prestar protección a aquellos cuyas vidas habían sido puestas en peligro, el *Shah* huyó a Panamá y el *Amethyst* se vino a Chile.

El *Huáscar* tenía todo el derecho de abordar a los vapores de la P.S.N.C. porque aunque son vapores británicos, están subsidiados por el gobierno peruano y consecuentemente están bajo el pago de los beligerantes, porque todos eran peruanos y el *Huáscar* era tan buque de guerra peruano como los demás.

Todo el asunto fue una farsa. El plan del almirante era lograr que el *Huáscar* se le rindiese a él tranquilamente, desembarcar a la tripulación en algún lugar y luego entregar el buque al gobierno peruano, quien calladamente lo recompensa-

ría a él. El ofrecimiento de negociar trae por tierra la acusación de piratería porque ¿quien negocia con piratas?

Tenemos que agradecer al almirante por haber dejado flotando torpedos Whitehead a lo largo de la costa.

Como inglés siento que no hemos dejado una buena reputación en el último combate, porque ni capturamos al *Huáscar* ni lo inutilizamos y no pudimos vigilarlo como para impedir que se escapara.

El informe del almirante sobre la acción ha sido desmentida por el comandante del *Huáscar*, su informe acerca de su entrevista con More, el comandante de la escuadra peruana, ha sido refutada por este último.

Teniendo en cuenta esto, todo fue un asunto de lo más vergonzoso, de principio a fin. El informe del encuentro es ridículo en lo que se refiere a los peligros exteriores del puerto de Ilo y la poca profundidad del agua en dicho lugar. Es evidente que el almirante de Horsey no es ni un Cochrane ni un Hilliar, hombres que dejaron fama en la costa antes de que él naciese. El hecho es que si la gente se quedase tranquila, no serían molestados y es sólo cuando tratamos de intimidar por medio del despliegue de fuerza que corremos el riesgo de ser degollados.

En 36 años jamás he visto la necesidad que un buque de guerra nos tenga que proteger; y cuando han intervenido ha sido para ayudar a un partido político contra otro a solicitud de ese partido formulada a través de unos cuantos comerciantes cuyo interés era servir a dicho partido. Está totalmente a la par con el tráfico de opio en la China y con la forma cómo nuestros buques de guerra contrabandean metálico de México.

Si estos comentarios son de alguna utilidad para sus periódicos locales queda usted en libertad para hacer uso público de ellos. El público británico es fácilmente engañado y la forma en que la conducta del almirante de Horsey ha sido alabada hasta las alturas nos parece, a los que vivimos aquí, ridícula en extremo porque en nuestra opinión, él no hizo más que embrollar todo.

En cuanto al reclamo peruano contra Inglaterra no se le debe tener en cuenta ni por un momento, porque ellos le pidieron a Chile que detuviese al *Huáscar* y esto fue denegado"[129].

SECUELAS DE PACOCHA

El artículo 3º del Decreto Supremo del 8 de mayo de 1877, suscrito por Mariano Ignacio Prado y por su ministro de Gue-

rra y Marina general Pedro Bustamante, mediante el cual se autorizaba la captura del *Huáscar* —"a los que sin pertenecer a la dotación de los buques que componen la escuadra de operaciones lo sometan a la autoridad del gobierno o contribuyan a ello"— prácticamente le dio carta blanca al almirante de Horsey. Pacocha y los sucesos políticos posteriores a dicho combate son consecuencia del D.S. que señalamos.

La protesta del pueblo hizo que el gobierno rectificase su actitud, aunque tardíamente. El 9 de junio la legación británica hizo llegar al ministro de Relaciones Exteriores José Cirilo Julio Rospigliosi la nota que ya hemos trascrito.

Al día siguiente la cancillería de nuestro país pasó a los agentes diplomáticos y consulares en el extranjero una circular, que sintetiza, en sus primeros párrafos, la historia de la sublevación del *Huáscar*, para después formular su protesta ante el gobierno inglés por lo que se consideraba una ofensa a nuestra soberanía.

Leamos:

> "Reprimida tan insensata rebelión por la energía del Jefe del Estado, y organizado el nuevo gabinete a causa de la dimisión del anterior, me consagro, por encargo especial de S.E. a formular la demanda de reparación por la ofensa inferida a la soberanía e independencia del Perú, pues los violentos e injustificables procedimientos del contralmirante de Horsey, no podrán menos que recibir una solemne desaprobación del gobierno de S.M. la reina Victoria".

Quien tiene la culpa de todo es de Horsey, en el concepto del gobierno de Prado, a pesar de haber emitido el imprudente Decreto Supremo del 8 de mayo de 1877. Lo expresa el titular de Relaciones Exteriores de la siguiente forma:

"En estado de la más cordial amistad con el Reino Unido de la Gran Bretaña y sin que hubiesen precedido motivos que pudieran perturbar estas relaciones, no había pretexto, siquiera, que impeliese al contralmirante de su escuadra en el Pacífico, a practicar un acto violatorio de los más obvios y fundamentales principios del derecho de gentes. El *Huáscar*, no por haber

desconocido la autoridad del gobierno dejaba de pertenecer al Perú. Y aunque se dio para su aprehensión el decreto supremo de 8 de mayo último, las naves de guerra extranjeras no podían creerse autorizadas para atacarlo, no sólo porque la ley internacional les prohibe mezclarse en la política interna de un Estado, sino también porque la gratificación ofrecida en dicho decreto no podía referirse a los comandantes de esas naves, sin grave ofensa a su propio decoro y alta dignidad nacional. Suponiendo empero, que el *Huáscar* hubiese provocado un ataque de las naves de S.M.B., nunca pudo tener lugar en las aguas jurisdiccionales de la República, sin una flagrante violación de la inmunidad territorial, agravada con la notoria circunstancia de haberse intentado lanzar en la misma noche de combate, un torpedo con el objeto de volar el *Huáscar*, que momentos antes abandonara la bahía.

No obstante de que el digno y honorable representante de S.M.B. se ha apresurado, por encargo del contralmirante de Horsey, a pasar el oficio que en copia auténtica acompaño, todas las circunstancias del incidente revelan la seria responsabilidad en que ha incurrido su autor..."[130].

La cambiante manera de pensar del gobierno de Prado se debía a que actuaba bajo la presión de todos los sectores políticos, de la prensa, y de la ciudadanía en general que tanto en Lima como en los más apartados puntos del país levantaba y suscribía actas exigiendo reparaciones a la Gran Bretaña. Como anexos al presente capítulo el lector encontrará los alegatos que nuestro ministro plenipotenciario ante la corte de San Jaime, Pedro Gálvez, presentó el 27 de noviembre de 1877 y el 12 de julio de 1878. Se acusaba a de Horsey por haberse extralimitado en sus procedimientos, violando aguas territoriales y enviando expediciones torpederas dentro de nuestros puertos, "causando así grave alarma en el país (tanto) que el orden público llegó a comprometerse seriamente". A la postre la guerra con Chile, sus urgencias y tragedias, dejaron en suspenso indefinido el problema diplomático con la Gran Bretaña.

Igual interés reviste el debate que se produjo en la Cámara de los Comunes, donde con lógica implacable Sir W. Harcourt demostró que de Horsey —en sus informes al Almirantazgo— caía en notorias contradicciones, sentaba precedentes funestos que dañaban el prestigio internacional del Imperio Británico y, sobre todo, había tomado una decisión indefendible:

ordenar las acciones torpederas contra el *Huáscar* que, de haber tenido éxito, hubieran producido gran número de víctimas; un verdadero atentado contra la humanidad. Anexamos también los pasajes más saltantes del debate.

Finalmente, también en la sección anexos —entre otros testimonios igualmente importantes— se podrá encontrar una corta selección de artículos sobre la rebelión del *Huáscar* publicados en la prensa extranjera, y varios poemas con los que el estro nacional honró a los hombres que en Pacocha mantuvieron siempre en alto el rojo y blanco pabellón.

ANEXO A

Parte del comandante Astete
Comandancia General de la Escuadra Regeneradora
A bordo del *Huáscar*, en la mar, mayo 30 de 1877

Al Excmo. señor Jefe Supremo Provisorio de la República

Excelentísimo señor:

El día de ayer a la 1 hora p.m. 10 millas al Oeste del puerto de Pacocha y navegando hacia el Norte, se avistaron dos buques a vapor, uno al lado de la costa y otro hacia afuera que navegaba con rumbo contrario al nuestro, y a los que en cumplimiento de la orden de V.E. procedí a reconocer. Transcurridos 45 minutos y a distancia de 4 millas de los buques avistados conoció ser dichos buques la fragata de guerra *Shah* y la corbeta *Amethyst* de la Escuadra inglesa; apercibiéndome con sorpresa, de que venían en son de combate, trayendo la *Shah* cuatro torpedos colgados dos en los tangones y dos en las aletas; y que la *Amethyst* que navegaba a vela y a máquina cargó y aferró su aparejo. Puesto en conocimiento de V.E. me ordenó continuásemos nuestro derrotero, pero como observásemos que la *Shah* navegaba a cortar nuestro rumbo por el costado de babor y que la *Amethyst* pasaba a ocupar la misma posición que la primera, y que estando por nuestra popa cambiaron señales, con acuerdo de V.E. ordené que presentase a la *Shah* la amura de babor y se conservase el buque en esa posición.

En este estado a horas 2. p.m. hallándonos a distancia de 6 cables de la *Shah* disparó ésta un cañonazo sin bala, aguantó su máquina y destacó de su bordo una embarcación; lo que puesto en conocimiento de V.E. me ordenó hiciera aguantar también; pero conservando siempre la misma posición.

Pocos minutos después y por nuestro costado atracó una embarcación al mando de un oficial, quien preguntó si teníamos a bordo alguna persona que hablase el inglés y habiéndose aproximado el coronel Larrañaga y contestándole en ese idioma que sí la había, invitándole a que subiera y manifestase a S.E. el objeto que lo traía a bordo, respondió que no debía abandonar su embarcación y que venía comisionado por su Almirante para hacernos saber que "si en el término de dos minutos no arriábamos el Pabellón Nacional y le entregábamos el buque, él en nombre de S.M. la Reina Victoria, nos capturaría para entregarnos al gobierno legal o nos echaría a pique en cinco minutos". Agregó además que toda resistencia sería inútil ante el poder formidable de sus naves que teníamos a la vista; que en el caso de rendirnos podíamos contar con la garantía de ser desembarcados en el lugar que quisiéramos; pero que en el contrario seríamos tratados como piratas.

Instruído V.E. de lo que ocurría pasó en persona a verse con el oficial inglés, el cual reprodujo lo anteriormente expresado.

V.E. dijo entonces al oficial: "Conteste U. al señor Almirante que lo envía, que ese pabellón, que es el pabellón de nuestra patria, solo podría ser arria-

do cuando no quede a bordo de esta nave un solo hombre para sostenerlo, que nada nos importa la superioridad de fuerza de que nos habla, y que, antes que consentirlo sepultaremos el *Huáscar* en el Océano, que el hecho mismo de la intimidación es una gravísima ofensa a la soberanía del Perú y una trasgresión manifiesta de la ley de las naciones, de la cual demandaremos reparación al gobierno de la Gran Bretaña que no puede aprobarla. Dígale U. además, que a nadie se ataca sin expresarle al menos, el porqué; que si algo tiene que demandarnos lo exponga para ser atendido en justicia; pero que si en vez de proceder así, nos ataca, será inmediatamente rechazado por la fuerza, tomando sobre sí todas las consecuencias. Finalmente que su presente actitud es temerariamente injusta, sorpresiva y aleve y que, si en algo estima el honor suyo y de su bandera, espero que no llegará hasta aprovecharse de la distancia a que con sus naves se halla situado por un acto de excesiva consideración de mi parte a un pabellón que no tenía porque considerar sino como amigo". Retiróse entonces el oficial inglés, que en repetidas señales era llamado a su buque reiterando intimación.

Indignados cuantos en esos momentos nos hallábamos a bordo del *Huáscar* al presenciar tan inaudito atropello de los principios más conocidos del derecho internacional y aun de los más vulgares preceptos y de la cortesía, el entusiasmo no conoció ya límites cuando reunidos en torno de V.E. bajo ese glorioso pabellón símbolo de la Patria, escuchamos vuestra sentida y enérgica alocución; oyose entonces, un solo grito: viva el Perú, viva Piérola y no hubo un solo hombre, a bordo del *Huáscar* que al correr a ocupar su puesto de combate, no ansiara dar la vida manteniendo levantada en alto nuestra bandera.

Fue en esos momentos que los señores coronel Varela y teniente coronel Espinoza, presos con centinela de vista en un camarote, escuchando los vivas y comprendiendo que pasaba algo extraordinario a bordo, trataron de conocerlo, e informados de ello, solicitaron a V.E. les concediera un puesto cualquiera para el combate. Accedió inmediatamente V.E. y entre los aplausos y abrazos de todos, libres ya, contribuyeron a castigar la insolencia del enemigo extranjero. Tal conducta digna sin duda de elogio no pudo entonces, causarnos admiración, pues seguros estamos de que en ningún corazón podía caber vileza bastante para contemplar impasible la injuria que se pretendía hacer al pabellón nacional.

De vuelta cada cual en su puesto, y mientras regresaba a su buque la embarcación inglesa, ordené con acuerdo de V.E., al comandante del buque, continuase funcionando nuestra máquina y se rectificaran las punterías.

A las 2 h. 25 m. p.m. hizo la fragata un cañonazo fuera de puntería, razón por la cual, por orden de V.E. no fue contestado. Segundos después cambió la *Shah* señales con la *Amethyst*, haciéndonos un nuevo disparo cuya bala pasó por lo alto de nuestra arboladura, el mismo que fue ya contestado por el cañón de la derecha de nuestra torre, e inmediatamente rompió la corbeta también sus fuegos por divisiones sobre nosotros, empeñándose desde este momento una reñida lucha que duró hasta las 5 h. 50 m.p.m.; hora en que los buques enemigos se pusieron en retirada abandonando el combate a pesar de los últimos disparos que les hicimos y que quedaron sin ser contestados por sus baterías; notándose que la *Shah*, que navegaba cubriendo a la *Amethyst*, llevaba su proa encabuzada e iba tumbada sobre el costado de babor.

Próximamente a las 5 p.m. se notó momentos después de uno de nuestros disparos sobre la *Amethyst* que este buque se alejaba teniendo al parecer incendio a bordo; mas a pesar de haberlo apagado se volvió a hacernos fuego.

Comandancia Gral de la
Escuadra Regeneradora.

Abordo del Huascar
En la mar Mayo 2 de 1877.

Al Exmo Sor Jefe Supremo
Provisorio de la Republica



Exmo Sor

El dia de ayer 1 hs pr. m. 12 millas al oeste del
puerto de Pacocha, y navegando hacia el
norte, se avistaron dos buques á rumbo uno al
lado de la costa y otro hácia afuera que nos
rezaban con rumbo contrario al nuestro; y
á los que, en cumplimiento de la orden de
V.E. procedí á reconocer. Trascurridos 45 minu-
tos y á distancia de 4 millas de los buques a-
vistados, conocí ser dichos buques la fragata de
guerra Shah y la corbeta Amethyste de la es-
cuadra inglesa, apercibiendome, con sorpre-
sa, que venian en son de combate, habiendo
la Shah cuatro torpedos, colocados dos en los
tangones, y dos por las aletas; y que la Ame-
thyste, que navegaba á vela y á máquina, cam-
bió el rumbo sobre nosotros. Puesto en conocimiento
de V.E. mi orden continuamos nuestra de-
rota, pues, como observamos que la Shah nos
rezaba á cortar nuestro rumbo por el costa-
do de babor, que la Amethyste hasaba á
cortar la misma posicion que la pri-
mera, y que estando por mi aleta pópa

Página N°. uno del histórico parte
del capitán de fragata Luis Germán Astete,
Comandante General de la Escuadra Regeneradora,
dando cuenta del combate de Pacocha al Jefe
Supremo, don Nicolás de Piérola.

ANEXO A

Calculo que durante el trascurso del combate 3h. 25 m. y en cuyos últimos momentos los fuegos del enemigo eran más nutridos, nos haya éste disparado trescientos proyectiles de diferente calibre: balas aceradas, bombas y palanquetas, empleando además una ametralladora que traía la *Shah* en una de sus cofas y haciendo uso aún de su fusilería, siempre que la distancia le daba ocasión, pues hubo momento en que ésta fue tan corta que procuramos emplear nuestro ariete, golpe que la fragata esquivó merced a su mucho andar y excelente gobierno. Las maniobras ordenadas durante el combate tuvieron por objeto conservar la fragata por uno y otro costado a nuestras amuras, manteniendo nuestra posición cerca de tierra a fin de impedir que los buques enemigos nos tomaran entre dos fuegos y conseguir que nuestros disparos fueran más cortos navegando con menor marejada.

Aunque en retirada el enemigo y a pesar de suponérsele averías de seria consideración, no nos fue posible perseguirle, tanto porque rotos desde el primer momento los guardines del timón de combate y reventados los de cubierta, gobernábamos con aparejo, y por consiguiente, con una dificultad, cuanto porque la notable superioridad del andar de esos buques habría hecho estéril toda persecución; y más especialmente aún porque dada la inmensa superioridad de las fuerzas del enemigo no habría sido prudente para el *Huáscar* solo asumir otra actitud que la defensiva; y en su consecuencia entramos al fondeadero de Pacocha.

A las 7 h. p.m. reunió V.E. una junta de guerra para consultarle sobre la actitud que sería más acertado adoptar en las circunstancias que creaba al país la inesperada y aleve agresión de la escuadra inglesa, y en mérito de las razones que quedan apuntadas como causales para no perseguir al enemigo y considerando que el resto de la escuadra peruana no podría permanecer indiferente al grosero insulto que el almirante inglés había pretendido inferir al pabellón nacional y ante el desconocimiento que él importaba de la soberanía del Perú; se opinó, unánimemente, que el *Huáscar* marchase hacia Iquique, donde suponíamos hallarse toda la escuadra que obedece al gobierno de Lima a fin de proponerle, que abriendo un paréntesis a la cuestión interior, saliésemos juntos a perseguir al enemigo y castigar como merece la injuria hecha no a un partido político sino al Perú entero, simbolizado por el pabellón que se pretendió hacernos arriar y que tan valerosamente ha sabido el *Huáscar* mantener en su lugar.

Conforme este dictámen con los deseos de V.E., y habiendo manifestado que aún estaría pronto a ponerse a órdenes del jefe del resto de la escuadra, si así lo exijiese para acompañarlos en la lucha contra las naves inglesas, me ordenó se hiciese rumbo a Iquique, previo reconocimiento de los puertos intermedios, lo que verificamos a las 7 h. 30 m. p.m.

En uno de los momentos en que el combate era más recio y en que la necesidad de maniobrar ventajosamente contra el enemigo nos acercó bastante a tierra, la guarnición estacionada en esa parte de la costa hizo fuego de fusilería sobre nuestra cubierta, juzgando V.E. que aquello podría atribuirse a creer la guarnición que luchábamos con las naves peruanas y no con las inglesas, dispuso que los señores Billinghurst y teniente P. Duffó fuesen a tierra en una embarcación para sacarlos de aquel error, lo que se verificó inmediatamente, sin que los comisionados volviesen a bordo. Deja esto creer que fueron apresados en tierra a pesar del carácter que llevaban y las circunstancias en que iban; no siendo posible detenerse a recobrarlos para no per-

der tiempo en la conveniencia de comunicarnos cuanto antes con el resto de nuestros buques de guerra. Es de todas veras sensible esta pérdida por el distinguido mérito de ambos.

No terminaré este parte sin reiterar la recomendación del comandante del *Huáscar* relativa al comportamiento de los oficiales, marinería y guarnición del buque, haciéndola extensiva a todos y cada uno de los que se han hallado abordo que han rivalizado en decisión y valor distinguiéndose solo por la preferencia de los puestos o comisiones que fueron llamados a desempeñar.

No necesito felizmente entrar en otros detalles; pues V.E. que ha recorrido frecuentemente los diversos compartimientos del buque y que desde la batería en que estaba instalado podía presenciar por si mismo el combate, ha podido juzgar lo que pasaba dentro y fuera del buque.

Permítase V.E. felicitarme y felicitar V.E. en nombre del Perú de esta jornada que ha conquistado a nuestra bandera sostenida por unos pocos de sus hijos, y contra una poderosa agresión extranjera un día de gloria imperecedera y un precedente de respeto para nuestra patria.

Acompaño a V.E. el parte del comandante del *Huáscar* sobre las averías y accidentes personales experimentados a bordo de éste durante el combate y que me ha sido trasmitido por el conducto regular.

Dios guarde a V.E. muchos años.

Excmo. señor

L.G. ASTETE.

ANEXO B

Informe del comandante Bedford sobre el combate de Pacocha

Martes, mayo 29 de 1877

Encuentro entre el pirata *Huáscar* y los buques de S.M. *Shah* y *Amethyst*

0.50	p.m.	Avistado vapor con proa a nosotros
1.10	„	Vapor cambia rumbo y se dirige hacia Ilo
1.15	„	Identificado como el buque acorazado de torreta *Huáscar*, desplegando el pabellón peruano al tope del mayor y en el pico, y el jack en el bauprés.
1.32	„	Se tocó zafarrancho de combate
1.42	„	Las baterías listas para la acción
2.15	„	Se dispara un cañonazo con pólvora para llamar la atención. El *Huáscar* se detiene inmediatamente.
2.17	„	Se arría la falúa que abordará el teniente primero
2.23	„	Teniente primero se embarca
2.30	„	La falúa se aleja y regresa a 2.37
2.56	„	Se dispara un segundo cañonazo con pólvora. *Huáscar* a 4,200 yardas.
3.0	„	Se dispara un cañonazo con bala cerca de la proa
3.6	„	Comienza la acción con los cañones de babor del alcázar a 1,900 yardas. La batería de babor dispara independientemente.
3.7	„	El *Huáscar* contesta con un cañón de la torre (el otro cañón no estaba en posición de fuego) y un pequeño cañón; el primer tiro pasa justamente a popa de nuestro mastelero del trinquete y el otro a popa del palo mayor, cortando las drizas de las vergas de sobrejuanete y juanete y el tecle de la vela.
3.9	„	El *Amethyst* toma parte en el encuentro. El *Huáscar* le dispara con un pequeño cañón, y con otro nos corta las brazas de sobrejuanete del trinquete.
3.26	„	Cañón de proa fuera de acción por habérsele atascado una bomba Palliser en el ánima.
3.30	„	Batería de estribor comienza el fuego
3.40	„	Cañón de proa nuevamente en acción
3.55	„	El *Huáscar* dispara un tiro con el cañón de la torre, el cual pasa entre nuestro palo mayor y palo mesana.
4.12	„	Batería de estribor dispara por electricidad a 2,000 yardas
4.34	„	Se repite andanada
4.35	„	Un tiro del *Huáscar* cae cerca de nuestra proa (mojó a la dotación del cañón de proa con la columna de agua).
4.36	„	El *Huáscar* dispara al *Amethyst*
4.48	„	Se dispara la batería de estribor mediante pieza directriz. Muy buen tiro.
4.50	„	Se repite andanada
4.54	„	Se repite andanada
5.3	„	Tiro de grueso calibre del *Huáscar* pasa sobre nuestra popa; y otro cae cerca del *Amethyst* a las 5.8.
5.11	„	El *Huáscar* dispara una bomba de 40 libras, la cual explotó a medio camino. En ese momento se nos acercaba, aparentemente para usar el espolón.

5.13 p.m. Comienza a disparar el cañón Gatling
5.14 „ Se dispara torpedo Whitehead (se observó su estela hasta medio camino al *Huáscar* el cual había virado poniendo la popa en vez de el costado como lo estaba en el momento que se disparó. Aparentemente el torpedo no tenía suficiente velocidad para alcanzarlo) y la batería de babor eléctricamente — 400 yardas.
5.15 „ Destruídas las crucetas del *Huáscar* (mastelero del palo mayor)
5.16 „ Alcanzados el puente, bote de la aleta de babor y caja de la chimenea.
5.35 „ *Huáscar* dispara dos tiros de su torreta entre nuestros palos mayor y mesana, bajos, uno cayó justo delante de la cocina del almirante.
5.45 „ El *Shah* hace alto el fuego
En varias ocasiones tuvo que tocarse "alto el fuego" debido a que el *Huáscar* maniobraba delante de la ciudad de Ilo, o debido a que el *Amethyst* se ponía en nuestra línea de fuego.
9.5 „ La lancha a vapor y la ballenera salieron a cargo del teniente de artillería con torpedos Whitehead y de botalón para tratar de destruir al *Huáscar*.
Los botes regresaron a las 3.30 a.m. del 30 de mayo habiendo descubierto que el *Huáscar* había escapado.

FRED G.D. BEDFORD
capitán de navío

Anexo Nº 8 a la carta del Pacífico Nº 164 de 1877

Encuentro con el pirata *Huáscar*

Notas tomadas en el momento

Shah en Iquique, 1º de junio 1877

Señor:

En cumplimiento a su memorándum de la fecha, tengo el honor de transmitir adjunto, una copia de las notas tomadas en el momento del encuentro del *Shah* con el *Huáscar* el 29 del mes último, por el señor Wall, ayudante del pagador, bajo mi dirección.

Tengo el honor, etc,

FRED G. BEDFORD
capitán de navío

Dirigido al contralmirante

A.F.R DE HORSEY
Comandante en jefe.

ANEXO C

Refutación del parte del almirante de Horsey (*)

Sin embargo de las diferentes versiones que se han hecho por la prensa del combate naval que tuvo lugar en las aguas de Pacocha, el 29 de mayo último, entre el vapor de torre *Huáscar* de la armada peruana y los buques de S.M.B. *Shah* y *Amethyst* no he querido llamar la atención pública hasta tener conocimiento del parte del almirante de Horsey; más hoy que por los periódicos de la capital se ha dado a luz, me ocuparé de él, concretándome tan solo a refutar la acción naval.

Después de exponer el almirante de Horsey los motivos que tuvo para atacar al *Huáscar* tratándolo de buque pirata, dice lo siguiente:

A la una del mismo día 29 divisamos "por la proa un vapor que resultó ser el *Huáscar* con la bandera peruana en el trinquete y listo para la acción. Le dimos caza e hicimos señal de levantar vapor para toda máquina y tocar zafarrancho.—El *Huáscar* trató de escapar hacia a tierra, ayudó a confundir sus movimientos, a 2 h. 11 p.m. habiéndonos puesto a tiro del cañón del *Huáscar* le disparé un cañonazo con pólvora para ponerlo al habla".

En contestación diré: que una vez reconocidos por nosotros los buques ingleses, encontrándonos seis millas al oeste de punta de Coles, continuamos nuestro rumbo norte sin estar el buque en son de combate, pues sólo tenía las falcas arriadas, sin pasar los guardines de la rueda de combate y sin otras providencias que debían adoptarse para entrar en acción; y no siendo Pacocha el punto de nuestra arribada e ignorando que teníamos que combatir con los buques que se nos presentaban, no sé, pues, por qué motivo tratásemos de escapar dirigiéndonos a dicho puerto. A la 1.15 p.m. el *Shah* que navegaba por nuestra amura de babor y la *Amethyst* por la de estribor, o sea por el lado de tierra, notamos que ambos buques principiaron a gobernar, tratando de interceptar nuestro rumbo, de lo que prescindimos hasta las dos p.m. en que habiendo disparado el *Shah* un cañonazo con pólvora y destacado una embarcación, nos presentó el costado de estribor al mismo tiempo que la *Amethyst* se aguantó por nuestra popa; ambos buques en son de combate, teniendo el *Shah* cuatro torpedos izados en tangones.— Impuesto el señor don Nicolás de Piérola de lo que acontecía, me ordenó por conducto del comandante general señor don Luis G. Astete que aguantase el buque de mi mando sobre su máquina, lo que inmediatamente efectué, manteniendo al *Huáscar* a una distancia conveniente del *Shah*.

Continúa el almirante de Horsey: "El *Huáscar*, paró la máquina, y, yo envié al teniente más antiguo, Rainer, a su bordo con órdenes, el cual volvió con la siguiente respuesta: Que el Presidente del Perú estaba a bordo y yo equivocado de que el *Huáscar* hubiese cometido actos ilegales y que no arriaría su bandera; izando el bote inmediatamente, disparé un cañonazo con

(*) *El Comercio*, edición de la mañana, 4 de octubre de 1877.

polvóra y luego otro con bala cerca del *Huáscar* después de cinco minutos, conforme a la intimación; viendo que conservaba en el tope la bandera, dí la señal de ataque, el cual empezó a las 3 y 6 p.m.". Es cierto que una embarcación del *Shah* atracó a nuestro costado al mando del teniente Rainer, quien preguntó si teníamos a bordo alguna persona que hablase el inglés, y habiéndose aproximado el coronel Larrañaga y contestando que sí la había, e invitándole a que subiera a cubierta y manifestase al señor Piérola el objeto que le traía a bordo, respondió que no debía abandonar su embarcación y que venía comisionado por su almirante para hacernos saber que, si en el término de dos minutos no arriabamos el pabellón nacional y le entregábamos el buque, él, en nombre de S.M. la reina Victoria, nos capturaría para entregarnos al gobierno legal, o nos echaría a pique en cinco minutos. Agregó además que toda resistencia sería inútil ante EL PODER FORMIDABLE DE SUS NAVES que teníamos a la vista; que en caso de rendirnos, podíamos contar con la garantía de ser desembarcados en el lugar que quisiéramos, pero que de lo contrario seríamos tratados como piratas. Impuesto el señor don Nicolás de Piérola de lo que ocurría, pasó en persona a verse con el oficial inglés, el cual habiendo subido a cubierta, por una segunda invitación que yo le hice, reprodujo lo que se ha expuesto, contestando el señor Piérola lo siguiente: Diga al señor almirante que lo envía, que ese pabellón, que es el pabellón de nuestra patria, sólo podrá ser arriado cuando no quede a bordo de esta nave, un solo hombre para sostenerlo, que nada nos importa la superioridad de fuerzas de que nos habla y que antes de consentirlo sepultaremos al *Huáscar* en el Océano; que el hecho mismo de la intimación es una gravísima ofensa a la soberanía del Perú y una trasgresión manifiesta de la ley de las naciones, de la cual demandaremos reparación al gobierno de la Gran Bretaña que no puede aprobar, que a nadie se ataque sin decirle al menos el por qué; que si algo tiene que demandarnos lo exponga para ser atendido en justicia; pero que si, en vez de proceder así, nos ataca, será inmediatamente rechazado por la fuerza, tomando sobre sí todas las consecuencias. Finalmente, que su presente actitud es temerariamente injusta, sorpresiva y aleve, y que si en algo estima el honor suyo y el de su bandera, espero que no llegará hasta aprovecharse de la distancia a que con sus naves se halla situado por un acto de excesiva consideración de mi parte.

A las 2 h. 25 p.m. estando ya el teniente Rainer a bordo del *Shah*, habiendo seguido nosotros los movimientos de ese buque, disparó la fragata un cañonazo fuera de puntería y segundos después otro cuyo proyectil pasó por nuestra arboladura, siendo contestado por el cañón de la derecha de la torre, rompiendo a la misma hora la *Amethyst* sus fuegos; de modo, pues, que el combate principió a las 2.26 p.m. y no a la hora que indica el almirante de Horsey; siendo la posición que tenían los tres buques en ese momento la siguiente: El *Huáscar* con proa al N. ocho millas distante de Pacocha, el *Shah* por nuestra amura de babor con proa al N.N.E. próximamente y la *Amethyst* por nuestra popa al mismo rumbo que el anterior.

Sigue de Horsey: "En cuanto a los detalles del encuentro, permítanme señores referirme al parte del capitán Chatfield y a uno que es copia de las notas que se tomaron en el momento, ambos de 1º de junio.— El fuego del *Shah* fue constante y bien mantenido, pero no tan acertado como yo habría querido, aun cuando debe tenerse presente que el *Huáscar* con solo tres pies fuera del agua y frecuentemente embicado de proa o de popa, era un blanco muy difícil de acertar".

R. P.

Comandancia
del "Huascar"

En la mar Mayo 30 de 1877.

Señor Capitan de Navio
Comandante Gefe de la
Escuadra Regeneradora

S. C. G.

Tengo el honor de elevar al conocimiento de Vd. S. por el conducto regular, el parte circunstanciado de las Averias y Accidentes personales que se han experimentado á bordo del buque de mi mando en el combate sostenido por él, el 29 del presente, con los buques de S. M. B., "Shah" y "Amethyst", entre Punta de Cobos y la salida de Paposma, y que terminó frente al puerto de Vd.

En el casco

Un proyectil de á 300 lbs. atravesando el blindaje cerca de la cumbrera del segundo camarote de retirar hizo su explosion, en aquel momento, destrozó el mamparo averió el tubo de la bomba de la cámara, rompió uno de los peldaños y el forro de la escala de la crujia y el forro interior del buque al lado de babor, causando al mismo tiempo la muerte del soldado Ruperto Vejar, hiriendo levemente en la parte inferior de la rodilla izquierda á Dn. Juan M. Echenique haciendole ademas dos contusiones en la misma pierna, hiriendo en la cara al cabo Manuel Mendoza é hizo una contusion en la pierna al soldado Cayetano Zuñiga.

Otro del mismo calibre, atravesando primero en el mismo costado y haciendo una hendidura de 3 pulgadas en el blindaje, rompió la plataforma de la escala del puente, averió el ventilador de la máquina, destrozó el telegrafo del puente y algunos pescantes del mismo.

C. bola driza

Palo trinquete.

Proyectil de pequeño calibre en la motonia de su altura al lado de babor varios segmentos de bomba en la cabria que lo sostiene y en la verga y destruida casi toda la maniobra de la verga y jarcia real.

Palo mayor

Rota toda la jarcia de estribor, trozado el juanete que se encontraba aberbetado á ella, la vela completamente destruida, el estay mayor roto, el pico caido sobre la cubierta por haberse sido rota la driza de boca y toda la maniobra de la mayor destruida

Compas

El de demarcacion que se encuentra en la tolbilla a 20. pies de altura, roto su escala.

Chimenea

Cuatro proyectiles de diferentes calibres la han atravesado recibiendo tambien algunos casos de bomba.

Embarcaciones

Dos faluas y dos chalupas completamente destrozadas tanto por los proyectiles de la artilleria como por los de la ametralladora y la fusileria.

Estos son Señor Comandante General los principales accidentes y averias que se notan en el buque de mi mando, no cibiendo á determinar los de menor cuantia, ocasionados por pequeños segmentos de bombas y proyectiles menores por la insignificancia de ellos.

Aunque V.S. ha sido testigo ocular de ello, no terminaré este parte sin hacer á V.S. especialisima mencion del valiente comportamiento y noble entusiasmo con el que todos y cada uno de los tripulantes del "Huascar" han cumplido con su deber de peruanos y de patriotas en esa memorable y gloriosa jornada siendo esto tanto mas digno de especial mencion cuanto que ha sido necesario el sobrehumano esfuerzo de cada uno de ellos para sostener el combate encontrandonos en numero muy inferior al exijido para el servicio de la maniobra y bateria

Páginas Nº. uno y tres del parte del capitán de corbeta Manuel María Carrasco, al Comandante General de la Escuadra Regeneradora, dándole cuenta de las averías sufridas por el monitor *Huáscar* en el combate de Pacocha.

En cuanto a que no fueron bien acertados los tiros del *Shah*, diré que no son tres pies sino seis los que tenía el *Huáscar* fuera del agua en el momento del combate, pues tiene dicho buque, veintiún pies de puntal y quince de calado; y en cuanto a que estuvo frecuentemente embicado de proa o de popa, no comprendo como estuvo en esa posición, habiendo estado en ese día la mar llana. De los innumerables proyectiles que nos lanzó el *Shah*, sólo uno penetró nuestro costado de estribor a cinco pies del agua, y cerca de una lumbrera de la segunda cámara.

Prosigue el almirante: "También de mi orden, se detenía frecuentemente el fuego del *Shah* cuando por la posición del *Huáscar* en la línea de la población de Ilo, había riesgo de hacer daño a la ciudad. Igualmente se paró el fuego un momento porque la bandera del *Huáscar* cayó por haber sido cortadas con un tiro las drizas, pero luego fue vuelta a izar".

Tiene mucha razón el almirante de Horsey en aseverar que mandó suspender los fuegos del *Shah* siempre que había riesgo de dañar la ciudad de Ilo, pues los proyectiles ingleses recogidos en ese pueblo, que según es público y notorio pasan de sesenta, son un testimonio de la hidalguía de que hace alarde el almirante de Horsey. Durante el combate, la *Shah* suspendió los fuegos tan solo el tiempo necesario para cargar sus cañones.

Dice de Horsey: "El *Huáscar* parecía navegar a razón de 19 millas y estaba bellamente manejado, tratando de mantener sus cañones de la torre sobre nosotros, excepto cuando iba a cargar. Que las balas y bombas del *Huáscar* no le dieron nunca al *Shah*, pues solamente le cortaron un par de cuerdas, fue peregrino y providencial, pues una bomba de a 300 que entrase en barco tan repleto como éste, habría producido graves resultados".

No es exacto que el *Huáscar* haya navegado a razón de 19 millas, pues su máximo andar fue de 11 millas escasas; y no puedo determinar las averías causadas por nosotros a los buques ingleses, en virtud de que cuando llegaron a Iquique, el 1º de junio, no se hizo en ellos una inspección, pero sí la verificación en el *Huáscar* tanto los oficiales del *Shah* como los del *Amethyst*; además, cuando el *Shah* hacia carbón en dicho puerto, al mismo tiempo pintaba dos partes muy marcadas de su costado de babor, y sacó en tierra sesenta raciones menos de las que en días anteriores había tomado en el mismo puerto; y agregaré, que cuando el *Shah* llegó al Callao, pidió maestranza y útiles de construcción, haciendo igual pedido en Paita.

Expone el almirante de Horsey que "a las 5.45 p.m. estando ya oscureciendo y el *Huáscar* aconchado y en línea con la población, mandó cesar los fuegos. El *Shah* y la *Amethyst* tomaron posiciones para volar al *Huáscar* y en el *Shah* se organizó y despachó una expedición de torpedos.

Los fuegos del *Shah* cesaron a las 5.30 p.m. aun con plena luz, hora en que huyendo hacia el N. protegiendo a la *Amethyst*, hizo su último disparo con la colisa de popa, que fue contestado por el *Huáscar*, y quince minutos después se le hizo otro cañonazo a distancia de tres millas próximamente.

La posición de los buques a las 6 p.m. fue la siguiente: "*Huáscar* cinco millas al O. de Pacocha demorando al SE. 5ºS. la punta de Coles, *Shah* y *Amethyst* por nuestra amura de babor a distancia de seis millas próximamente; posiciones en las que nunca pudo estar aconchado el *Huáscar*.

Tal vez el almirante de Horsey haya tomado posiciones para volar el *Huáscar*, pero en el lugar donde quedaron sus buques después de su vergonzosa fuga, sin duda vigilaba a otro *Huáscar* que debía aparecer por el norte y

no al que si no se le rendía, como él dice, sería echado a pique dentro de cinco minutos.

Si el almirante de Horsey, en cumplimiento de su deber, hubiese querido vigilar al *Huáscar*, nada más fácil le hubiera sido, viendo que nos dirijíamos al puerto de Pacocha, que situar un buque al N. y otro al S. de la ensenada a una distancia conveniente, lo mismo que embarcaciones menores en los diferentes puntos intermedios para ejercer así una verdadera vigilancia, ya que con ellas no trató de abordarnos aprovechando de la oscuridad de la noche; pero si mandó una expedición de torpedos para volar alevosamente al *Huáscar*, que mientras en combate leal le presentó las bocas de sus cañones, no pudo vencer; hecho que palpablemente manifiesta que no tuvo ya intención de renovar el combate, cuando levantase la luna (9 p.m. próximamente), ni en el inmediato día y por consiguiente zarpamos sin dificultad alguna a las 8 p.m. con rumbo a Iquique, estando listo para combatir dado caso que encontráramos al enemigo.

Según he sabido posteriormente en Iquique, la expedición de torpedos iba a volar al vapor mercante *María Luisa*, que conduce agua a dicho puerto y que esa noche se encontró fondeado a Pacocha.

Finalmente dice: "a las 3 h. 30 m. a.m. del 30 de mayo, regresó la expedición de torpedos con la noticia de que el *Huáscar* se había escapado, lo cual podía hacer fácilmente por causa de la oscuridad de la noche, lo alto de la tierra y su calado que le permitió pegarse a las rocas".

Por lo que dejo demostrado se comprende que no fue la oscuridad de la noche, ni lo alto de la tierra, ni el calado del buque lo que permitió la salida al *Huáscar*, sino la ninguna vigilancia ejercida por de Horsey desde el punto donde estuvo durante la noche.

Refiriéndome al parte pasado por el capitán Chatfield en que da cuenta de la actitud que tomó en el combate la *Amethyst*, diré que la hora en que rompió los fuegos dicho buque, difiere de la que lo ordenó el almirante y en cuanto a que algunos proyectiles le pasaron por la arboladura, no puede haber tenido lugar tal hecho, por no habérsele dirigido más que un solo cañonazo a las 4.30 p.m. momento en que, sin duda por el incendio que notamos a su bordo abandonó el combate sin hacer fuego, huyendo fuera del puerto y protegida por el *Shah* hasta las 5 h. 45 m. p.m.

Terminaré exponiendo, que este hecho de armas ha tenido lugar ante una población de más de 600 habitantes, la mayor parte extranjeros, a los que le consta el éxito del combate, que fue adverso para los ingleses. En cuanto a las fuerzas, elementos que han entrado en acción, movimiento de los buques y fondo del mar cerca de esa parte de la costa, están bien explicados en un plano que con este objeto ha trabajado mi hermano don Bernabé Carrasco y que pronto dará a luz uno de los periódicos de esta capital.

Lima, octubre 1º de 1877.

MANUEL M. CARRASCO

Nota

El plano en mención que se publicó en los primeros días de octubre de 1877, lleva la firma del teniente segundo Bernabé Carrasco y el Visto Bueno

del capitán de corbeta Manuel María Carrasco, que comandó el *Huáscar* y del capitán de fragata Luis Germán Astete designado Comandante General de la Escuadra Regeneradora. El plano fué reproducido en la obra de Rosendo Melo cuando trata del Combate de Pacocha. Para mejor ilustración del lector, también se reproduce en este tomo, pero dejando en claro que no representa la realidad de las evoluciones y acciones tal como aparecen en los informes respectivos, más aún cuando en aquella época los medios disponibles no permitían llevar un trazo de las marcaciones y distancias durante el combate. A fin de facilitar su lectura, se reproduce aparte la explicación contenida en el plano.



Plano de Pacocha y del combate entre los buques de S.M.B. *Shah* y *Amethyst* y el monitor peruano *Huáscar* fechado el 17 de setiembre de 1877, existente en el Museo Naval del Perú "Julio J. Elías".

ANEXO C

Transcripción de la Explicación

A	1h30m	p.m.	Se avistaron los buques
A	1h45m	„	Se reconoció ser ingleses los buques avistados, gobernando éstos sobre el *Huáscar*.
A	2h	„	Cañonazo de la *Shah* con pólvora sola e intimación al *Huáscar*.
A	2h25m	„	Posición que toma la *Shah* para romper los fuegos sobre el *Huáscar*; habiéndole seguido éste en sus movimientos desde las 2h.
A	2h26m	„	Primer cañonazo del *Huáscar* sobre la *Shah* en contestación al segundo de ésta, y fuego de la *Amethyst* sobre el *Huáscar*.
A	2h45m	„	Segundo cañonazo del *Huáscar* sobre la *Shah* y maniobra de éste para evitar los fuegos del enemigo por ambas bandas.
A	3h	„	Tercer cañonazo del *Huáscar* sobre la *Shah* y maniobra para hacer uso del ariete, lo que no verifica por haber fallado los guardines del timón; incidente que obliga al *Huáscar* a dar atrás manteniendo la caña al centro por medio de aparejos.
A	3h30m	„	Cuarto cañonazo del *Huáscar* sobre la *Shah*, la que le lanza un torpedo en estas circunstancias.
A	4h	„	Quinto cañonazo del *Huáscar* sobre la *Shah*
A	4h30m	„	Sexto cañonazo del *Huáscar* y único directo sobre la *Amethyst* la cual se incendia y es perseguida por el monitor, que, viéndose a esta sazón atacado por la popa por la *Shah* que le lanza un nuevo torpedo, se va sobre ésta para hacer uso del ariete. En esta segunda acometida la *Shah* se salva por su mucho andar.
A	5h	„	Séptimo cañonazo del *Huáscar* sobre los dos buques ingleses y persecución de ellos.
A	5h30m	„	Octavo cañonazo del *Huáscar* sobre la *Shah* en contestación a su último disparo con la coliza de popa.
A	5h45m	„	Noveno y último cañonazo del *Huáscar* sobre la *Shah* a distancia de tres millas proximamente y huída del enemigo hacia el N y regreso del *Huáscar* al fondeadero de Pacocha.

NOTA: Durante el combate los buques ingleses no cesaron de hace fuego, empleando al efecto toda clase de proyectiles en sus cañones, y cuando las distancias eran cortas, la *Shah* hacía uso de una ametralladora situada en la cofa del palo trinquete, así como de fusilería ambos buques ingleses.

La *Amethyst* no volvió a hacer fuego después del incendio causado a su bordo por el cañonazo que le dirigió el *Huáscar*.

Callao, Setiembre 17 de 1877

BERNABE CARRASCO
(firmado)

ANEXO D

La cuestión del Huáscar *en el parlamento británico* (*)

Del acta de la sesión celebrada por la Cámara de los Comunes el 18 de junio, tomamos lo siguiente:

Sir John Hay, preguntó al primer lord del Almirantazgo si él había recibido algún informe con respecto al ataque de los vapores de S.M. *Shah* y *Amethyst* contra el rebelde barco peruano *Huáscar*, y si había intención de volver a la práctica de mandar al Pacífico un acorazado.

Mr. Hunt (que por motivos de salud había estado enfermo algún tiempo, fue recibido con aplausos) dijo, que lo único que sobre el particular había recibido era lo que quince días antes había mandado a los periódicos; que dichos informes habían llegado por telégrafo y eran necesariamente muy concisos; que se reducían a decir que al rebelde barco peruano *Huáscar* lo habían atacado con buen éxito el *Shah* y el *Amethyst*, y después de puesto fuera de combate (totally disabled) había caído en poder de los buques del gobierno peruano. No hubo bajas entre los ingleses. Deseaba tener pronto más pormenores.

Por ahora no trata el gobierno de enviar ningún acorazado al Pacífico.

La cuestión del Huáscar *en el parlamento británico* (**)

(Sesión del 8 de agosto de 1877)

Sir John Hay. Se levantó para llamar la atención hacia el combate de los barcos de S.M. *Shah* y *Amethyst* y el rebelde monitor peruano *Huáscar*.

Dijo que la Cámara le perdonaría, aún en ese avanzado período de las sesiones, el ocupar su atención por un corto término trayendo a discusión este importantísimo asunto, que afectaba la reputación de un distinguido y valiente amigo suyo, comandante hoy de las fuerzas navales de Inglaterra en el Pacífico.

Aquel valiente oficial había tenido que tratar últimamente asuntos muy difíciles, sobre los cuales la opinión pública ha tenido noticias hasta la saciedad, siendo así que algunas de ellas, si se les compara con los informes que esta misma noche ha presentado el ministerio, no son en verdad muy exactas.

Parécele al orador que la conducta de aquellos gallardos oficiales en todo el asunto se distinguió por la solidez del juicio, discreción y bravura, y por lo

(*) *El Comercio*, edición de la tarde, 2 de agosto de 1877.

(**) *El Comercio*, edición de la tarde, 18 de setiembre de 1877.

tanto se alegraba de poder llamar la atención hacia los informes que estaban sobre la mesa de la presidencia. Cree que cuando todas las circunstancias del caso fuesen conocidas y examinadas, se hallaría que al almirante de Horsey —que con sus servicios de muchos años ha probado ser un oficial valiente y enérgico— ha obrado en este asunto sin la tacha de indiscreto con la que le acusan los periódicos.

Parece que en mayo último el almirante de Horsey se encontraba al ancla en el Callao, cuando ocurrió una de esas revoluciones que son tan frecuentes en las repúblicas sud-americanas. Al mismo tiempo el *Huáscar*, uno de los más formidables blindados de la escuadra peruana, se encontraba allí, al ancla y como quiera que su capitán bajara a tierra, el primer teniente que tenía parentesco con el jefe de la revolución, le entregó el buque que se hizo a la mar con alguna misión relativa a dicha revolución.

El gobierno peruano denunció el hecho inmediatamente, no se hizo responsable de sus consecuencias y, además, publicó una proclama ofreciendo recompensar a cualquier persona que lo restituyese a la autoridad legítima.

En el transcurso de su viaje el *Huáscar* efectuó cuatro ataques separados contra súbditos y propiedades inglesas, ataques que fueron enumerados debidamente en los despachos del almirante de Horsey, incluso en los informes de los cuales se ha dado cuenta esta noche.

Atacó en primer lugar una fragata inglesa llamada *John Elder* a quien detuvo 60 horas (sic) (En realidad fueron sólo 65 minutos).

De otro buque inglés tomó 55 toneladas de carbón y de un tercero, el *Colombia*, apresó a un oficial del gobierno peruano.

Los honorables miembros de la Cámara, sin duda recordarán la agitación que produjo en este país el asunto del *Trent*, cuando los señores Mason Slidelt, fueron extraídos de aquel buque y echarán de ver la similitud con el presente caso.

Además de estos hechos los revolucionarios obligaron, a punta de bayoneta, a un ingeniero inglés que se hallaba en el *Huáscar*, a manejar la máquina cuando se batía con los buques de S.M.

Estos actos justificaban plenamente al almirante de Horsey para tratar de contener a aquel pirata que probó indubitablemente esa condición al cometer tantas depredaciones contra nuestros barcos.

Por supuesto que si el gobierno peruano no hubiese desconocido toda responsabilidad por los actos del monitor, deber habría sido del almirante inglés apelar a dicho gobierno para que reparase los daños causados a nuestros buques. Habría merecido censura, si no hubiese adoptado las medidas que tomó. Ahora bien: el almirante de Horsey después de buscar al *Huáscar* en el puerto en que se decía que estaba, cayó sobre él con el *Shah* y el *Amethyst*. Detuvo al rebelde. Trató de persuadir al rebelde capitán para que rindiera el barco, prometiéndole que, como él no se proponía intervenir en la disputa entre los dos partidos del Perú, le desembarcaría con su tripulación en cualquier punto neutral que eligiera.

A lo cual contestó el *Huáscar* determinando resistir, y después de varias amonestaciones empezó la acción con el *Shah*. Yo hago honor a la valentía y bravura del *Huáscar* en el combate que sostuvo; pero eso no quita la justicia que el almirante de Horsey creyó ejercer poniendo coto a las depredaciones de aquella nave contra el comercio inglés (oid oid).

No me ocuparé de los pormenores de la acción. Debo decir únicamente cuánto siento que en aquellos momentos no tuviésemos un blindado de esta-

ción en el Pacífico, contra la costumbre que en los últimos diez años ha prevalecido, para actuar debidamente (oid oid), porque deben recordar muchos miembros de la Cámara que en 1866 hubo en Chile un gran blindado de España que amenazó bombardear la ciudad de Valparaíso.

No pudo hacerse una protesta eficaz, y en Valparaíso fueron destruídas gran cantidad de propiedades.

Desde 1866, hasta el año pasado, creo que ha sido prudente mantener un blindado en aquella estación (naval) para proteger la bandera inglesa y el comercio inglés contra las constantes revoluciones y peligros que han ocurrido.

La mejor prueba de la ventaja de tener allí hasta 1866 un blindado es que los pequeños acorazados de estas diversas repúblicas jamás se atrevieron a resistir a cualquier orden que cualquier almirante inglés tuvo a bien darles (oid oid).

Por supuesto que los sucesos de Europa pueden haber ocasionado la separación de nuestro blindado de aquellos mares, y no lo digo en vía de censura, sino únicamente para indicar la inconveniencia de que un barco de 6,000 toneladas no haya podido, desde luego, apresar (arrest) a ese perturbador barco de 2,000 toneladas, igualmente armado con cañones.

Tengo comunicaciones particulares en este asunto, sobre el que no haré más alusión sino para decir que por el mismo almirante de Horsey sé el hecho de que los estopines con que hacia fuego el *Huáscar* estaban mojados, y a no haber sido así, indudablemente la fragata de S.M. *Shah* hubiera sido seriamente averiada. Estoy muy cierto que mi honorable amigo el secretario del Almirantazgo podrá dar a la Cámara informes claros con respecto a la opinión de los abogados (fiscales) del gobierno de S.M. con respecto a la justicia y a la legalidad internacional de los actos del valiente almirante; y podrá asegurar a la Cámara que él continúa siendo el representante de la bandera británica en aquellos mares y que todos los cuentos que en desventaja suya han divulgado los periódicos carecen enteramente de exactitud y verdad.

Mr. Brassey. Dijo que se alegraba mucho de que su honorable y estimado amigo hubiese presentado a la discusión del parlamento el encuentro entre el *Shah* y el *Huáscar*, no proponiéndose él seguirle en todas sus partes, pues suficientemente ha vindicado la conducta del almirante de Horsey; pero se aventuraba a llamar la atención de la Cámara porque creía que los incidentes del encuentro ofrecían ejemplo de la verdad de las miras que en más de una ocasión había tratado de presentar a la Cámara. Creía que se había reconocido por todas las autoridades competentes que el *Shah* no era rival bastante para el rebelde monitor peruano, siendo así que no debiera olvidarse que el buque inglés es mucho más costoso que el peruano, puesto que se desembolsaron más de trescientas mil libras antes de que estuviese finalmente aparejado para salir a la mar, y no solamente costaba más, sino que estaba tripulado por mayor número de hombres, pues llevaba en su total hasta seiscientos.

Semejante buque parecíale innecesariamente grande para destruir a un enemigo del comercio, y como al mismo tiempo se encontraba desguarnecido de coraza y pobremente armado tenía que ser precisamente débil antagonista de un barco de blindado.

En política es un error emplear un barco como el *Shah* para capitana de una estación del Pacífico, ya que solamente es fuerte por el número de sus

tripulantes allí, donde por causa de las deserciones, es estremadamente difícil mantener junta una gran tripulación (oid oid).

Los relatos que hasta nosotros han llegado demuestran que, comparado con el *Huáscar*, el *Shah* era necesariamente inferior en facilidades para emplear la formidable arma del ariete, y esto por la razón sencilla que midiendo el *Shah* trescientos pies de largo no pasaba de doscientos su antagonista.

Dicen además los relatos que el *Shah* estaba colocado en posición difícil a causa de su gran calado de 27 pies, mientras que su contrario medía solo 14. Además la gran dificultad de penetrar una armadura con cañones ligeros como los que el *Shah* tenía, demuestran la justicia y razón de las opiniones tantas veces expresadas por el honorable miembro del *Pembroke* (oid oid).

Mi honorable amigo ha sostenido siempre que no se necesita privar a estos grandes y costosos buques del poder ofensivo que pueden tener armándolos con cañones de tan pequeño calibre como los que se le dieron al *Shah*; y en cuanto al *Amethyst* creo que el buque no tenía un solo cañón que rompiera una coraza (oid oid). Por lo cual me atrevo a esperar que, en lo futuro, a todo buque de combate se le arme con uno o dos cañones capaces de penetrar una coraza. En resumen añadiré, únicamente, que en el Pacífico necesitamos un número bastante de barcos como el *Alabama* y muchos blindados eficaces, pero ninguno del tipo del *Inflexible*, pues lo que necesitamos son buques que puedan batirse con los de las naciones en cuyas aguas se encuentran de estación.

Los chilenos tienen dos buques armados de corazas de nueve pulgadas y de dos mil toneladas; los portugueses tienen un buque, el *Vasco de Gama*, que sólo tiene mil quinientas toneladas y lleva cañones de diez y ocho toneladas; cuyos ejemplos prueban que Inglaterra debe tener buques como estos y tan útiles como ellos (oid oid).

El doctor Cameron. Protestó contra la idea de discutir el encuentro del *Shah* con el *Huáscar* cuyo aspecto, bajo el punto de vista naval, es importante; pero que por su aspecto internacional lo es mucho más. Se ha publicado una colección de papeles cuya copia se ha puesto en manos de los honorables miembros de la Cámara; pero es imposible discutir el asunto porque sólo ofrecen una parte del caso, desde que la versión peruana no se ha presentado, y si bien en cuestiones de valentía no puede tacharse esta acción, la moralidad internacional queda aún entre dudas y los méritos de la cuestión están muy lejos de agotarse.

Mr. Shaw Lefevre. Dice: los informes que acaban de ponerse en manos de los honorables miembros lo han sido tan de improviso que es casi imposible tener un concepto inicial sobre este asunto. Me alegro solamente que el barco peruano no hubiera volado por efecto de los torpedos que se lanzaron contra él. Muchas cuestiones navales nacen de esta acción. Sigue discutiendo sobre la conveniencia de mandar al Pacífico barcos de coraza capaces, por ejemplo, de batirse con los chilenos.

Mr. Egerton. Preferiría no haber presentado documentos fragmentarios sino completos sobre este asunto, porque nadie estaba como se debe al corriente de toda la historia de la acción entre los dos buques, pero ya que esto no había estado en sus posibilidades, había juzgado razonable poner, en todo caso, a la Cámara en posesión de los pocos hechos conocidos sobre este particular (oid oid).

La parte principal de los papeles presentados a la Cámara se compone de la relación de los hechos escrita por el almirante de Horsey y es obvio que el asunto no sólo concierne al Almirantazgo sino también al Ministerio de Negocios Extranjeros y no sería justo dar opinión en asunto sobre el cual no ha decidido.

Ignoro qué comunicaciones se cruzan hoy entre este país y el Perú y tan pronto como me sea posible diré lo que el Almirantazgo piensa sobre la conducta del almirante de Horsey en las operaciones que han sido referidas. Mi honorable y gallardo amigo ha dicho que el vapor *John Elder* fue detenido setenta y cinco horas mientras que la verdad es, sin embargo, que sólo fue detenido sesenta y cinco minutos (risas).

Indudablemente mi honorable amigo el difunto Ward Hunt habría tenido mucho gusto en mandar al Pacífico un blindado, pero no tenía ni uno solo del cual disponer (oid oid). De semejante estado de cosas no me lamento, porque las exigencias de nuestra Escuadra en los últimos años han sido un tanto anómalas y en 1876 no se creyó prudente mandar a lugares tan apartados del mundo un buque de fuerzas considerables; mas, atendiendo que Chile y Perú poseen buques blindados, convengo en que en las aguas del Pacífico debiéramos tener un acorazado.

El *Shah* es una fragata muy grande. Tiene cañones de 64 y dos de 12 toneladas por lo cual no estoy de acuerdo con mi honorable amigo de la oposición en decir que está armado a la ligera; pero sin embargo de buena voluntad consiento en que no sería deseable, caso de que pudiera evitarse, mandar un buque de esta clase con tanta gente para servir de capitana en el Pacífico, esperando por mi parte que pronto será posible relevarla con barcos más poderosos.

Al discutir estos papeles fragmentarios creo que es ocupar innecesariamente el tiempo de la Cámara haciendo nuevas observaciones; pero puedo decir en resumen que el Almirantazgo no tiene por ahora intención alguna de retirar al almirante de Horsey (oid oid).

Mr. Bonlinck. En nada acuso al Almirantazgo al eludir una opinión expresa sobre estos papeles incompletos, por más que esté claramente demostrado en la parte que se ha dado a la Cámara, que el almirante de Horsey tuvo que habérselas con un barco pirata y que mostró la mayor cantidad posible de valor y ciencia marítima (oid oid). La cuestión estaba en decidir si disponía del número suficiente de blindados y si no ¿quién carga con la responsabilidad de tal deficiencia?

El honorable secretario del Almirantazgo ha dejado saltar la liebre (had let the cat out of the bag) cuando ha reconocido que no tenía ni un blindado para enviar al Pacífico.

(Continúa discutiendo sobre la insuficiencia de los armamentos navales de Inglaterra en el momento de que pudiera empeñarse una guerra europea, cosa que no tiene mucho interés para el lector peruano).

Sir W. Harcourt. Considero la cuestión propuesta a la Cámara como de las de carácter más serio y aunque demande explicación más extensa por parte del gobierno de S.M. mucha desgracia ha sido que los papeles más importantes en el asunto, puestos sobre la mesa de la presidencia, sean la relación del gobierno del Perú que impresa en español se ha presentado sin traducción anexa.

ANEXO D

La conducta observada por el almirante de Horsey envuelve actos de la más extraordinaria fuerza y violencia y el gobierno de S.M. debiera haber declarado si los hace suyos y justifica. No queda duda que el monitor fue tomado por los rebeldes, y que cometió actos agresivos contra buques ingleses; pero dudo si dichos actos fueron de tal naturaleza como para justificar que un almirante inglés lo volara con torpedos mandando al fondo del mar a todos los que estaban a bordo.

Cuantos actos ejecutaron los que se hallaban a bordo, parecen libres de violencia, por más ilegales que hayan sido y no parece que justifiquen el uso experimental de un torpedo en un buque lleno de seres humanos.

Hubieran, los que tripulaban el buque, cometido robos, asesinatos y otras violencias, y el almirante fuera justificado en la conducta que observó con ellos; pero sin razones graves como las que en su contra se han comprobado, no se justifican los actos que se han puesto en práctica para el apresamiento y destrucción de la nave.

Bien está que el almirante diga que era intolerable la conducta observada por los rebeldes; pero esos hechos no justificaban se lanzara un torpedo a la quilla de aquel barco. Si el gobierno peruano rechazó toda responsabilidad por los hechos del *Huáscar*, no veo cómo puede surgir una polémica sobre este asunto entre el Ministerio de Negocios Extranjeros y el real Almirantazgo.

El almirante en sus despachos dice: que si el *Huáscar* no era pirata, por lo menos era un barco rebelde que cometía actos piráticos. En un despacho de 3 de junio el almirante de Horsey dice: que en cuanto ha hecho ha mirado fundamentalmente los intereses británicos y manifiesta la esperanza que su conducta sea aprobada por el Almirantazgo inglés. El documento, importante para la Cámara, es la respuesta que el Almirantazgo dio a este despacho.

Mr. Egerton. Repito que en este asunto no se ha llegado a conclusión alguna, puesto que la cuestión atañe tanto al Ministerio de Negocios Extranjeros como al Almirantazgo y es necesario considerar la legalidad tanto como la conveniencia del procedimiento.

Sir W. Harcourt. Deseo que se presente lo antes posible una oportunidad para discutir ampliamente este asunto, pues me parece que tan extraordinario ejercicio de fuerza, por no usar otra palabra, no se justifica con los argumentos presentados hasta el momento en la Cámara.

El Attorney General (Ministro de Justicia). Esperaba solo una discusión naval en este asunto y creo que es algo lamentable que se haya inmiscuido el elemento legal, puesto que todos admiten que bajo tal concepto el asunto se halla sometido a plena discusión (oid oid). No estoy aquí para decidir la cuestión de si lo hecho por el almirante de Horsey ha sido legal; cuya cuestión no puede decidirse en mérito solamente de lo que diga el almirante porque es necesario esperar todas las aseveraciones y pruebas que debe dar la otra parte.

Prima facie (a primera vista), sin embargo, y a juzgar por los materiales presentados a la Cámara, digo que ella no está en posibilidad de condenar en lo más mínimo la acción del almirante (oid oid).

¿Cuáles son los hechos, hasta donde los conocemos? Un poderoso blindado perteneciente al gobierno peruano fue tomado por amotinada tripulación y, haciéndose a la mar, inmediatamente empezó a maniobrar contra buques ingleses. El honorable y sabio miembro de Oxford parece burlarse de la idea

EL

MONITOR REBELDE

HUASCAR

I SUS INCIDENTES

JUZGADOS CONFORME A LA AUTORIDAD DE LA CIENCIA, DE LA LEI I DE LA JURISPRUDENCIA INTERNACIONAL,

POR

JOSE ANTONIO GARCIA I GARCIA,

EX-MINISTRO DE RELACIONES ESTERIORES DEL PERÚ.

JUNIO—1877.

LIMA.

Imprenta del Teatro, Portal de S. Agustin N. 82, 84 i 86.

POR NICANOR LABERNA.

de los intereses británicos: mas ¿no era el primero y primordial entre los deberes de un almirante inglés en el Pacífico u otra parte del mundo mirar por los intereses británicos? (oid oid).

Pues bien, el *Huáscar*, barco sin nacionalidad, pues aun cuando el gobierno peruano intentase o no entablar reclamación contra el gobierno inglés, está fuera de duda el que distinta y claramente había rechazado a tiempo toda responsabilidad por los actos del buque; el *Huáscar* disparando un cañonazo a un buque inglés y habiéndolo detenido, ejerció el derecho de registrarlo en busca de despachos. A otro buque inglés lo detuvo con el mismo derecho, de otro sacó un pasajero, y de un cuarto extrajo por la fuerza sesenta y nueve toneladas de carbón.

El honorable y docto miembro ha movido la cabeza y parece negar que se hubiera empleado la fuerza, acaso porque la idea de fuerza consistiera en que el *Huáscar* hubiera aplicado torpedos al barco mercante y le hubiese volado el carbón, agarrándolo conforme cayera. Cierto es que por el carbón se dio un recibo, pero bien pesadas las circunstancias y, particularmente, el gran poder del *Huáscar*, mal pudiera negarse que aquél fue un caso de posesión forzosa. A lo que se agrega que un súbdito inglés, ingeniero de oficio, detenido a bordo del *Huáscar* trató de salir y pidió que se le permitiera ponerse en comunicación con el cónsul de su país; lo cual le fue negado, y como arrojara una carta a un bote tripulado por ingleses, un oficial del *Huáscar* se lanzó al bote y rompió la carta, quedando por consiguiente un súbdito británico prisionero a bordo del *Huáscar*.

A juzgar por lo que hasta ahora sabemos paréceme que, en tales circunstancias, si el almirante de Horsey hubiese obrado de otra manera, habría mostrado el mayor desprecio por los intereses ingleses (oid oid). Ha dicho, sin embargo, un honorable caballero que el almirante de Horsey actuaba, hasta cierto punto, en favor del gobierno peruano. No era de esperar que el almirante, valiente y gallardo como es, hubiera exhibido en sus despachos y comunicaciones la extrictez legal, que no hubiera empleado al obrar como lo pinta el honorable y docto miembro de Oxford. Vio las cosas rectamente, aunque las vió como marino.

En la nota o memorándum que entregó al oficial destacado a bordo del *Huáscar* le dice:

"Diga U. al comandante del *Huáscar* que he venido a tomar posesión de aquel buque en nombre de S.M. la Reina de la Gran Bretaña. Que yo adopto esta decisión porque el *Huáscar* ha cometido ciertos actos ilegales.

Que yo obro en favor del gobierno peruano. Que si la bandera del *Huáscar* es arriada inmediatamente, y el buque es entregado pacíficamente, las vidas, libertad y propiedades personales de todos los de a bordo serán respetadas. Que en tal caso no los entregaré a su gobierno, sino que los desembarcaré en un lugar neutral, a distancia racional, según me lo indique su comandante". Lo que he dicho no deseo que se tome como una opinión personal en este asunto.

Los informes que hasta ahora tenemos no son más que fragmentarios y pueden ser modificados substancialmente por los asertos del gobierno peruano o por los interesados en el *Huáscar*. La Cámara, por consiguiente, debe suspender su opinión por ahora, pues yo no me habría levantado para decir ni una palabra si mi honorable y docto amigo, después de confesar que el asunto merece todavía mucho estudio, no hubiese propuesto discutirlo.

Mr. Goschen. El honorable y sabio Attorney ha manifestado sus opiniones con notable énfasis y calor, si se considera que aconseja a la Cámara que suspenda su juicio a causa de lo fragmentario de la documentación que se le ha presentado. El honorable y sabio caballero ha tratado de vapulear, aunque no con muy buen éxito, a mi honorable y sabio amigo, el representante de Oxford, por lo que dijo acerca de los intereses británicos y yo me aventuro a decir que dichos intereses sufrirán muy seriamente si resulta que el almirante de Horsey ha protagonizado un hecho que el gobierno tendrá que desaprobar a la postre. Creo que el Attorney General no ha estado muy prudente al usar el lenguaje que empleó, pues ¿cuál será su efecto?

Todo almirante que se encuentre en análoga situación se dirá: "No importa la opinión técnica del Attorney, pues el tenor de su primer discurso, que fue aplaudido por la Cámara de los Comunes y por el mismo gobierno, justifica la intervención de un almirante inglés, sea o no legal". (Aplausos).

Ni el poder de nuestro país ni el del Perú, ni la fuerza de los barcos que entraron en acción, tienen nada que ver en este asunto, que es puramente de derecho de gentes, y no puede dejar de pensar que el Attorney se ha dejado llevar por su natural deseo de vindicar lo hecho por un almirante inglés, hasta más allá, según él mismo lo ha dicho, de lo que debiera haber sido.

Puede, sin embargo, que no se haya comprometido tan a fondo sin tener buenas razones para creer que, en todo caso, podrá vindicar la conducta del almirante de Horsey.

El Canciller del Exchequer (Ministro de Hacienda). Este debate no me parece de un carácter muy pertinente y deseo que la Cámara no olvide que no es el gobierno quien lo ha promovido, sino el honorable y sabio representante de Oxford, cuya conducta es en verdad sorprendente, si se juzga por su carácter y experiencia, ¿Cuál era el estado de cosas que la Cámara había de considerar? Hubo en apartados mares un conflicto, cuyas circunstancias son por demás interesantes, tanto bajo el aspecto marítimo como bajo el legal.

Es muy difícil, por no decir imposible, decidir sobre el aspecto legal sin tomarse el tiempo necesario para las investigaciones pertinentes. Pero se manifestó el deseo que se diera cuenta de los hechos a la Cámara, a fin de que los interesados en el asunto con relación a su aspecto puramente naval, tuvieran ocasión de hacer preguntas o discutirlo.

El secretario del Almirantazgo explicó que presentaba el asunto sin tener un concepto definitivo sobre el mismo, para que los señores representantes hicieran los comentarios o preguntas que desearan en el aspecto estrictamente naval. Lo mismo ocurrió con la interpelación propuesta por el honorable representante por Stanford.

¿Mas qué sucedió después?

Levantóse el honorable y docto miembro de Oxford para decir que todo aquello estaba muy bien; pero que había una cuestión de la más alta importancia: cuestión de derecho internacional, que debía considerarse y a nombre de la Cámara de los Comunes reclamó el debate inmediatamente.

Lo interrumpe el Secretario del Almirantazgo para explicarle que aún no podían decidir sobre el asunto pues hacían falta otras averiguaciones. ¿Contentóse con esto el honorable y docto representante de Oxford? No, nos dijo que no le interesaba la investigación del Almirantazgo, que él nos daría, de todas maneras, su parecer. (Risas).

ANEXO D

Según de los papeles presentados parece que el almirante adoptó una línea de conducta realmente cuestionable, pues todo indica que no tuvo razón para tildar al *Huáscar* de "pirata" y hablar de la adquisición "forzada" de carbón.

Admitido, pues, que el gobierno no tiene los elementos suficientes para fundar una opinión, el honorable y sabio miembro de Oxford había de expresar una opinión con toda la fuerza y dignidad que le son propias (risas). Prometíase que todos se quedarían sentados, dejando que esa opinión manifestada ex-cátedra, siguiera adelante hasta las próximas sesiones, como condena quizá de la conducta del almirante de Horsey. El honorable miembro por la ciudad de Londres ha dicho que el Attorney General tenía la culpa de haber promovido la cuestión, pero este honorable caballero no estaba en la Cámara cuando el honorable y docto representante de Oxford la promovió sin que se le hubiese ocurrido decir una palabra en el asunto, a no ser repitiendo los argumentos del honorable y sabio caballero de Oxford (oid oid).

Creo que esta conversación es inconveniente (oid oid). No tenemos los hechos que han de considerarse cuidadosamente antes de emitir conceptos y deseo que no se entable una discusión, pues, repito, que en cuanto ha dicho mi honorable y sabio amigo, le ha guiado solamente el deseo de enderezar lo expuesto por el representante de Oxford.

El honorable caballero de la ciudad de Londres ha reiterado sus quejas por lo que se ha dicho con respecto a los intereses británicos, sin recordar que no fui yo el autor de la frase introducida por el honorable y docto miembro de Oxford, sin más humana razón, según alcanzo, que la de dar una bofetada al almirante de Horsey y de rechazo al gobierno inglés. Dijo que el almirante había empleado una frase muy útil en el país, pareciéndole casi intolerable que el almirante hablara de los intereses ingleses. Pero como muy bien ha observado el Attorney General, pudiera suceder que un almirante inglés en tal situación pudiese pensar que los intereses británicos son objetos por los que se debe velar (oid oid).

El honorable miembro de la ciudad de Londres ha dicho que es comprometer los intereses británicos el apoyar una acción que el gobierno se verá en el caso de repudiar a la postre; pero también se vio obligado a decir que es absolutamente imposible, sin causar desmedro a la honra de un oficial inglés, dejar sin respuesta el discurso del honorable miembro de Oxford.

(Sesión del 12 de agosto de 1877)

Sir William Harcourt. Dijo: que no volvería a llamar la atención de la Cámara sino fuera porque el asunto era de suma importancia. Atacóle rudamente, noches pasadas, el Canciller del Exchequer por haber promovido una cuestión relativa a los documentos referentes al *Shah* y al *Huáscar*. El Ministro le acusaba de tener la responsabilidad de haber iniciado la discusión, y él no la desechaba ciertamente. Al volver a este asunto deseo esclarecer el terreno en el cual el señor Canciller ha vituperado mi conducta, pero que me parece el más singular de cuantos haya visto yo planteados. En la mesa de la Cámara de los Comunes se han presentado documentos parlamentarios que circularán no sólo en este país sino en todo el universo y en los que se dá cuenta de un asunto que, aparte de la manera de juzgarlo cada cual, todos convendrán en calificarlo de muy especial. Y sin embargo el Presidente de la

Cámara ha declarado que ni el Parlamento ni ninguno de sus miembros estaba en libertad de discutir los documentos sino bajo el punto de vista indicado por el gobierno, o sea el punto de vista naval.

Es decir, que, cuando una de las fragatas de S.M. ha atacado a otro buque en la bahía de un estado amigo extranjero y ha tratado de destruirlo con torpedos, el caso debe mirarse en la Cámara de los Comunes, en el país y en el mundo entero, como una simple cuestión de experimentos científicos con torpedos, siendo inconveniente e impropio discutir o pedir explicaciones sobre el asunto bajo cualquier otro punto de vista.

Protesto contra esta manera de mirar las cosas, acatando la autoridad del Canciller del Exchequer, con todo el respeto debido al carácter y al puesto que ocupa y a la cortesía con que siempre ha tratado a todos los miembros de la Cámara; conociendo que no hay censura de mayor peso que la del honorable caballero, con toda la deferencia por su persona, debo decir que no acepto su desaprobación en el asunto y creo que su objeción carece de fundamento.

Cuando se trajeron esos papeles al Parlamento, a éste se le invitó para que los discutiera en todos sus aspectos y la cuestión se planteó sobre cómo se juzgaba la conducta del almirante de Horsey. El Parlamento no podía excusarse de opinar sobre el asunto, pero cuando se dijo que los papeles no estaban completos y que no era racional discutirlos hasta no tener a la mano toda la correspondencia, en eso no hubo sino una responsabilidad por parte del gobierno.

¿Por qué el gobierno presenta a la Cámara documentos incompletos en asunto de tamaña importancia? ¿Por qué no esperó a tenerlos completos antes de poner freno, como lo hizo con su presentación, a las opiniones no sólo de la Cámara de los Comunes sino del mundo entero sobre este particular? El punto principal que he puesto de relieve en este asunto es de consecuencia esencialísima para cada una de las naciones marítimas del globo y, sobre todo, para la más grande de las potencias marítimas, la Gran Bretaña, y el punto es decidir lo que constituye la piratería.

La justificación presentada por el almirante de Horsey sobre la conducta que observó, se fundaba enteramente en las operaciones del *Huáscar* que constituían actos de piratería y el despacho de 3 de junio, entre los papeles presentados a la Cámara, lleva por título: "Operaciones contra la fragata (sic) pirata *Huáscar*". Es muy significativo que la primera vez que el valiente almirante designaba a la fragata (sic) como pirata, fuese después de la acción. Antes, el almirante la llamaba únicamente "rebelde y revolucionaria", y como tal la trató y en la tajante intimación que envió a aquel buque hizo este distingo muy claramente, pues le dijo: "Usted, no es pirata todavía, pero si se me resiste, lo consideraré a U. como pirata y, como a tal, lo trataré"; lo cual, en otras palabras, quiere decir: los atacaré a U. no por pirata; pero si U. resiste mi ataque entonces lo miraré como pirata.

Desventuradamente fue pràctica de personas acaloradas por la pasión designar como piratería muchos actos que el derecho de gentes no reconoce como tales. Cuando estábamos en guerra con los revolucionados Estados Unidos de América, sancionóse en este país un estatuto por el cual se declaraba piratas a todos los buques de los Estados rebeldes, y sobre esto Mr. Burke ha escrito su desaprobación en un texto bien conocido. Tanto valía declarar que al lord Balmarino se le juzgase como ladrón de ganado porque en la insurrección de los clanes se apropió de ganado.

Otra tentativa se hizo por diferente causal para calificar de piratería lo que no lo era; pero esto fue por motivos de humanidad, cuando se procuraba la extinción de la trata de esclavos; más a esto también le puso coto la célebre sentencia del lord Stoweld. En la guerra civil de los Estados Unidos quisieron los Estados del Norte tratar como piratas a los que se habían rebelado contra ellos, y hubo un caso célebre, que se discutió intensamente, el caso del buque corsario *Savannah*, el cual fue acusado de pirata, tanto con arreglo al derecho de gentes como según las leyes de la Unión.

Andaban por entonces extremadamente agitadas las pasiones y se sostuvo que, puesto que el barco no tenía bandera de nación alguna y había cometido actos ilegales, tenía que ser pirata. Pero el caso fue examinado con mucha imparcialidad por las cortes de justicia de los Estados Unidos y los jueces llegaron a decidir, creyéndolo en razón, que no todo acto ilegal cometido en las alturas del mar, aún por barco que no lleve bandera conocida, constituye piratería, y que para constituirla debe considerarse el animus resultante de cada uno de los actos.

Hago alusión a estas cosas porque ellas ponen de manifiesto el inmenso peligro de permitir a las personas que designen como piratería lo que no es piratería, y lo hago sin ningún resentimiento ni deseo de recriminar a mi honorable y sabio amigo el Attorney General por la manera como hizo presa de mí las otras noches. Su Señoría es excelente letrado y hombre de buen humor y, sin embargo, se caldeó su plácida naturaleza en la noche aludida (risas) por mirar solamente el asunto como achaque profesional, y mi honorable y docto amigo, haciendo uso del asunto como una suerte de peculiar redoble de un bombo jurídico (mucha risa) ha representado el papel de marino inglés con efectos sorpendentes (risas).

No me siento dispuesto a decir cosas desagradables a mi honorable y sabio amigo, pero tal vez recordará él los "torpedos" que le soltaron a su circular sobre la esclavitud, para prevenirle sobre la imprudencia de sacar conclusiones apresuradas en asuntos de suma importancia de carácter legal. Mi honorable y sabio amigo ha hablado de los actos del *Huáscar* como "actos de piratería", pero yo le ruego que reconsidere su opinión antes de volver a expresarla. ¿Fueron en efecto piráticos los hechos del *Huáscar*?

Antes del ataque había una persona quien opinaba que no lo eran, y esa persona fue precisamente el mismo gallardo almirante. Lo cual resulta claramente de su despacho del 15 de mayo, porque allí dice que si el *Huáscar* cometía "ciertos actos", se vería obligado a tomarlo y a entregarlo al gobierno peruano.

Su intención, pues, era tomarlo no como pirata sino para entregarlo al gobierno, porque de haber sido pirata no tenía el derecho de entregarlo al gobierno peruano, sino traerlo a Inglaterra para que su tripulación fuese juzgada en el Old Bailey y en seguida ahorcada.

Pero dudo mucho, en caso que la tripulación del *Huáscar* hubiera sido tomada y traída a este país, que el Attorney General los hubiera acusado para que los ejecutaran como a piratas. He dicho que el 15 de mayo el almirante inglés no creía que el barco era pirata, de otro modo, nunca hubiera declarado su intención de apresarlo para su entrega al gobierno peruano. Pero, además, hay otro pasaje en el despacho al cual tengo que aludir; es, a saber, la intimación que le envió al buque mismo. Dice el almirante: si la bandera del *Huáscar* es arriada inmediatamente y el barco entregado pacíficamente, las vidas, libertad y propiedades personales de todos los de a bordo serán respe-

tadas. ¿Es ésta la manera de tratar un pirata? ¿No aceptaba y se coludía el almirante con la más espantosa de todas las maldades de una manera impropia e injustificable? Ningún hombre pudiera emplear semejante lenguaje con un buque a quien miraba como pirata. Dice el almirante que en tales o cuales casos no los entregará; pero, siendo piratas, era parte de su deber entregarlos al gobierno inglés, traerlos aquí, juzgarlos como tales, sin que al gobierno peruano se le permitiese tener cosa alguna que hacer con esos hombres. El almirante dice en su intimación al capitán y a los tripulantes del *Huáscar*: "Los desembarcaré a ustedes en algún punto neutral y a alguna distancia de aquí, según lo señale el comandante". ¿Es ésta la manera de tratar a los piratas? Porque eso equivale a decir "tendré cuidado de que no los juzguen a ustedes, no los entregaré al gobierno peruano, sino que los desembarcaré donde ustedes quieran".

¿Quién puede sostener que la persona que tal dijo, ni pensaba ni creía que estaba tratando con piratas? Pero el almirante dijo más: "si alguna resistencia se me hiciere, o si un sólo hombre de la marina de S.M. resultare golpeado, no pondré condiciones, sino que los oficiales y tripulación del *Huáscar* se expondrán a ser tratados como piratas". Yo no estoy aquí condenando al valiente almirante ni su modo de ver las cosas; pero sí digo al gobierno que el caso está en debate y a él le toca considerarlo y pronunciar un juicio que, en lo futuro, evite equivocaciones de este género; por que, si con la autoridad del Canciller del Exchequer y del Attorney General ha de creerse que el gobierno apruebe esta manera de actuar, será lo mismo que dar, no una carta de licencia, sino instrucciones a los comandantes ingleses en todo el mundo para que sigan esta conducta como uno más de sus deberes.

La conducta e informes del valiente almirante manifiestan que él no consideró al *Huáscar* como pirata cuando ocurría aquello a lo cual se refiere. Lo que primero le llamó la atención a él fue el hecho que el *Huáscar* hubiera detenido a algunos barcos, por ejemplo al *Santa Rosa*, que fue el primero a quien detuvo. En este caso dos oficiales abordaron el vapor y uno de ellos rogó al comandante que le entregara los despachos para el gobierno peruano que pudiera tener a bordo. Negóse el capitán a acceder a la súplica y el oficial le contestó que, en aquellas circunstancias, no tenía facultad para insistir en su pedido; pero que, si Piérola hubiese estado a bordo del *Huáscar*, los despachos habrían sido tomados por la fuerza; el *Santa Rosa* no fue detenido por más tiempo, se le dejo marchar.

Ahora bien, no digo que esta actitud del *Huáscar* sea justificable, sino por el contrario es evidentemente ilegal, pero sí afirmo con confianza que no es un acto pirático, y si se le aplica el término de piratería es abusando de la palabra, que tiene y debe tener un sentido completamente distinto. La piratería es un acto que implica ultraje y violencia, y el solo hecho de detener un barco, pedirle despachos y marcharse cuando se los niegan, no puede considerarse como piratería.

El siguiente caso fue del *Helder* (sic.) al cual se le disparó un tiro sin bala, o se le hizo un *feu de summons* como dicen los franceses, y dos oficiales del *Huáscar* lo abordaron. Uno de ellos dijo que sentía mucho detener el barco, pero que necesitaba saber si llevaba tropa a bordo, y al mismo tiempo pidió ver la correspondencia oficial que condujera. Contestole el capitán que no llevaba a bordo ni tropa ni correspondencia y después de saber de donde y para donde navegaba el barco, el preguntante dijo que tenía órdenes para

registrarlo. El capitán protestó diciendo que el buque pertenecía a la mala inglesa y que estaba retrasado en su itinerario. Finalmente los oficiales se fueron después que el capitán les proporcionó dos docenas de botellas de cervezas, cien cigarros, un poco de aceite para la máquina y otros efectos que le pagaron en moneda de papel peruano. Ahora bien, difícilmente pudiera decirse que la parada de un buque y la compra de cien cigarros y dos docenas de cerveza constituye un acto de piratería.

Además hubo otro caso, en Mollendo, que es algo parecido y todavía otro, el del *Colombia*, pero no hay declaraciones de los dueños del barco con respecto a este último asunto. Un coronel del ejército peruano fue sacado del *Colombia*, hecho censurable e ilegal que puede decirse equivale a plagio o robo de persona, pero que de ningún modo puede llamarse piratería. Por consiguiente, con todo lo que va dicho, no se puede afirmar que el *Huáscar* fue pirata; pero falta el caso más importante. El comandante del *Huáscar* mandó un bote a la bahía para pedirle carbón a un buque que estaba allí al ancla. Las circunstancias del caso son muy oscuras y no se sabe por qué el capitán del barco visitado no se resistió, pero de todas maneras el carbón fue tomado sin fuerza y hasta sin amenazas. Si todos estos casos son examinados, los honorables miembros de la Cámara verán que no se cometieron con ánimo de ultraje y robo sino para ayudar a la acción revolucionaria del *Huáscar*.

Soy de opinión terminante que este buque no tiene ningún derecho para detener a otros, como lo hizo, y no titubeo al decir que el almirante inglés tiene toda la razón de impedirlo; pero no por eso se han de tipificar, como piratería pasos que no tienen los elementos constitutivos de ese abominable delito.

Si se me pregunta qué debió haber hecho el almirante inglés, diré que las circunstancias eran difíciles, y que el almirante tenía título para usar, dentro de moderados límites, la fuerza necesaria para impedir empresas de ese linaje, pero que está en la esencia de la ley penal que la sanción fuese proporcionada a la magnitud de la ofensa recibida.

Si el almirante no obró conforme a este precepto no merecerá la buena opinión de su país ni la del mundo. Preguntaré al Attorney General si él hubiera traído a la tripulación del *Huáscar* a Old Bailey para aquí juzgarla, condenarla y ¿ahorcarla? No, no lo habría hecho pues de traerla aquí no habría encontrado, ciertamente, ningún gran jurado que la declarase con lugar a formación de causa, porque habrían recordado que la piratería es el más grave de los crímenes y hubieran compulsado la acción moderada del *Huáscar* y sus tripulantes.

Hay un punto en la actuación del almirante que, en mi concepto, requiere explicaciones. Convengo en que detener al *Huáscar* era justificable y, si se resistía, quedaban las medidas que surgen de la necesidad de la propia defensa, a la cual no se pueden señalar límites definidos. Hay un caso célebre en que el gobierno inglés se vio envuelto en una querella con el gobierno norteamericano por algo que ocurrió, muy parecido a la acción del *Huáscar*. Discutióse la cuestión serenamente entre este país y los Estados Unidos y entonces se establecieron algunos principios, como por ejemplo el que la propia defensa lo justifica casi todo, pero que para justificar medidas de violencia se necesitaba demostrar que el peligro era inminente y (overwhelming) terriblemente inevitable, y tal proposición ha sido aceptada como definitiva para dichos casos.

Y ahora pregunto ¿había tal emergencia, tal peligro inminente en el presente caso para justificar que el almirante inglés, tres días después de los acontecimientos, mandase una expedición de torpedos al puerto de una nación amiga, sin el conocimiento de esta nación, con el objeto de volar al *Huáscar*?

El peligro de tal proceder es extremadamente grave y está indicado en la descripción del hecho que el despacho del almirante contiene. (El honorable relator leyó las actas relativas a la expedición de los torpedos que contienen los despachos).

Esto era colocarse en una posición de sumo peligro, pero no me contentaré con eso, quiero todavía ir más lejos. Admito que los actos del *Huáscar* fueron ilegales en cuanto se refieren a los intereses británicos, pero ¿era por ello justo que el almirante británico decidiera enviar las misiones torpederas? Deseo volver a preguntar lo que ya he preguntado; ¿tuvo derecho el almirante para mandar al puerto de una nación amiga, sin consentimiento de esta nación, una expedición de torpedos con el objeto de destruir a un supuesto enemigo? Pues eso es lo que ha hecho según los documentos presentados a la Cámara, y argumenta que la expedición torpedera tuvo un carácter de experimento científico; pero yo también argumento y digo que dicho experimento no debió hacerse nunca en la bahía de un gobierno amigo. Y quiero saber si, como parte de sus instrucciones, el gobierno ha dado a nuestros almirantes, en todo el mundo, la de que si consideran que tienen grave causa de queja con la conducta de un buque, están en libertad de enviar expediciones de torpedos, por la noche, a los puertos de las naciones amigas, para volar esos buques sin consentimiento de las autoridades a quienes el puerto pertenece.

Creo que cuestión más grave que ésta nunca se ha suscitado y si el gobierno ha querido que el tema no sea discutido, no ha debido traer los documentos a la Cámara.

No deseo censurar la conducta del almirante, quien sin duda cumplió su deber de la manera que consideró debía hacerlo, después de amplia y cuidadosa consideración; pero debe tenerse presente que la Escuadra debe ser respetada en el mundo entero y, de consiguiente, es esencial que cualquier acción suya sea favorablemente recibida por los gobiernos y la opinión pública de las diversas naciones.

No veo qué papeles más puedan mostrarse en este asunto, y en el texto de los presentados no veo nada que pueda justificar el cargo de piratería. Tampoco pido al gobierno que dé una opinión definitiva sobre el asunto en este momento, pero deseo, ciertamente, que el Attorney General lo estudie y considere cuidadosamente.

El Attorney General dijo que no se detendría a argumentar sobre la gran importancia del asunto tratado, ni menos se quejaba de que se le hubiese presentado en una larga sesión del sábado, casi al término de los debates que era necesario estudiarlo y resolverlo pues si no se le entiende con perfección y claridad puede envolvernos en complicaciones con las potencias extranjeras y, además, infligir censura contra uno de los más valientes y gallardos oficiales que jamás piso la cubierta de un barco (oid oid). El honorable y docto miembro me ha atribuido en su discurso palabras fuera de orden que el Canciller del Exchequer y yo, hasta donde se me alcanza, no hemos empleado. Parece creer que durante el debate el Canciller del Exchequer eludió la cuestión legal y dijo que era una simple cuestión relacionada con la expedición de torpedos.

Sir W. Harcourt. Dijo que Su Señoría había empleado las palabras "bajo el punto de vista naval".

El Attorney General. El ilustrado miembro de la Cámara también se ha referido muy largamente sobre otros puntos del asunto y se ha referido también a mi opinión sobre la circular de la esclavitud, lo cual considero está fuera de orden. Sin embargo, no tengo derecho a quejarme, porque aquella opinión fue la que tuve, es la que tengo y es demás la que apoyan los mejores tratadistas del país (oid oid). Deseo, sin embargo, tratar la cuestión ante la Cámara sabiendo que el representante de Oxford es un distinguido polemista y, por consiguiente, no es fácil habérselas con él (risas). Su Señoría ha usado, iba a decir la trampa, pero diré el ardid, de poner en boca de otros lo que no han dicho para luego pulverizarlos (risas).

La estratagema es hábil, ciertamente, quizás más que el experimento de los torpedos, y pido a la Cámara considere lo que ha dicho el almirante de Horsey y decida luego si tengo el derecho de hacer la guerra contra el *Huáscar* por las ofensas que el barco ha cometido, según argulle el ilustrado miembro de Oxford.

Sir W. Harcourt. Yo no he dicho nada de eso.

El Attorney General. Tengo que apelar a la Cámara para que diga lo que significan las observaciones del honorable miembro (oid oid). ¿No significan una censura al contralmirante por la decisión que tomó? (oid oid). Tal fue el sentido del primer discurso de Su Señoría en este debate y ahora se nos apea con otro, de lo cual me alegro porque sin intención prácticamente sostiene la posición tomada por el almirante de Horsey (risas). El ilustrado caballero empezó con la proposición que la tripulación del *Huáscar* no había cometido un acto de piratería, pero yo nunca he dicho ni por un momento semejante cosa, aun cuando si lo quisiera podría demostrar con buenas razones que así había sido. Lo que dije fue que el *Huáscar* había hecho cosas que justificaban al almirante para hacerle la guerra. El caso es que para intervenir no se necesita considerarlo cometiendo actos de piratería. No era beligerante, con los derechos que la ley señala, y en este sentido era ladrón (rover) de los mares, lo cual lo hacía enemigo de S.M. y no veo cómo nadie pueda disputarme la opinión de que el almirante tuvo derecho a tratarlo como a tal. Pero el caso es que no se necesita considerar el problema como de piratería, pero al analizarlo es esencial considerar cuál era la posición y status del *Huáscar*. ¿Era, por ejemplo, un barco a quien nuestro gobierno o el representante suyo le haría la merced de darle los derechos de beligerante? En este caso el almirante se hallaría expuesto a una grave censura, siendo muy de desear que cuando se llegue a una discusión formal en la materia se considere cuál era la opinión legal del gobierno peruano sobre el asunto.

De todos los informes que están sobre la mesa parece deducirse que no había el menor pretexto para decir que el *Huáscar* debió ser tratado como beligerante, y estoy tanto más convencido ahora cuando que de haber habido tales pruebas, el ilustrado miembro de la Cámara, mi objetante, habría hecho uso de ellas para su propósito.

Las notas expuestas manifiestan claramente que bajo todos aspectos aquellos hombres pudieron ser tratados como piratas, pero yo sostengo que no hay necesidad de ir tan lejos. El *Huáscar* cometió varios actos contra buques e intereses británicos y, según los mejores tratadistas, se hizo reo de piratería. Pero no hay necesidad de adoptar medida tan extrema y el almirante

estaba perfectamente justificado al tratarlo como tal. Al buque se le llamó para que se rindiese, rehusó hacerlo, siguió un combate y después el almirante, por cierto, tenía el derecho de dar pasos concretos para obligarlo a rendirse.

Al hacerlo no puso en ningún peligro a otros buques y, en cuanto a lo que se menciona que el almirante obró sin el consentimiento de la potencia amiga, todo lo que puedo decir es que el gobierno peruano suplicaba (besseching) al almirante que tomase al buque y positivamente ofreció una recompensa a quien pudiese hacerlo dando fin a la rebelión (oid oid). Por consiguiente, sostengo que en todo lo que hizo el almirante está justificado con los hechos y con los mejores tratadistas que pudieran citarse (oid oid).

Sir G. Bowyer. No tenía duda de que los hechos del *Huáscar* eran piráticos pero coindidía con el Attorney General en que no siempre es cauto sostener semejante punto de vista.

Sir Charles Russel. Dijo que creía que los documentos daban el mayor crédito al almirante de Horsey, quien había procedido de la manera más recta e inglesa (oid oid). Agregó que conociendo cuán sensibles son los oficiales ingleses, esperaba que los discursos que cuestionan la conducta del almirante de Horsey se hagan olvidar por las opiniones mayoritariamente vertidas en la Cámara de los Comunes, aprobando su conducta (oid oid).

El doctor Cameron. Creo que la cuestión consiste en saber si el *Huáscar* era rebelde, beligerante o pirata. El Attorney General se ha formado una opinión en la materia que no me atrevo a cuestionar, pero me parece que S.S. ha omitido completamente los asertos y los hechos presentados por los peruanos. El *Huáscar* tenía por algún tiempo tripulación rebelde y se dice que el comandante del buque compró el carbón a un súbdito peruano sin usar más fuerza que la suficiente para tomar el carbón después de comprado, a lo que añaden que el dueño del carbón deseaba venderlo.

Luego, con respecto a la detención de súbditos ingleses, ¿cuáles son los hechos en la materia? Cuando el almirante envió al *Huáscar* un despacho, su comandante reunió la tripulación y preguntando si a bordo había súbditos ingleses los dejó en libertad para que se fueran del buque. No olvidemos que esto fue lo que hizo el buque rebelde en contraste con la conducta del gobierno peruano reconocido que en un caso semejante detuvo a 18 súbditos ingleses a bordo de sus buques, sin tomar medida decisiva en el asunto.

Sostengo que los documentos presentados a la Cámara no son bastantes y, además, que no contienen todos los hechos. No dicen, por ejemplo, que la expedición de los torpedos casi estuvo a punto de volar a un barco español por equivocación. Todos estos hechos, obviamente reales, han sido suprimidos. Los relatos son ex-parte y estamos obligados a investigar lo que los peruanos digan antes de llegar a ninguna decisión.

Espero que el gobierno considerará el asunto muy seriamente; tanto más cuanto que es de un carácter muy importante.

La discusión terminó aquí y el tema quedó pendiente.

Editorial del *Daily News*

Londres, agosto 9 de 1877.

La discusión que tuvo lugar el martes por la noche en la Cámara de los Comunes, sobre el combate ocurrido entre el *Shah*, almirante de la escuadra

inglesa del Pacífico, y el monitor rebelde del Perú, el *Huáscar*, no ha esclarecido las cuestiones legales, ni las navales que con él se relacionan.

El resultado del combate parece mostrar que un blindado es casi equivalente a un buque sin blindaje de un porte tres veces mayor; sea lo que fuere, él indujo al almirante a ordenar una expedición de torpedos, con la esperanza de que éstos verificasen lo que sus cañones habían sido impotentes para efectuar.

Por importante que sea el asunto para los marinos, es imposible impedir que el debate se fije principalmente en la cuestión legal.

El canciller del Exchequer dijo que el gobierno no había aún formado su opinión, y que aún no podía decirse si la conducta del almirante de Horsey sería aprobada o repudiada.

Entre tanto el Ministerio de Asuntos Exteriores está en correspondencia con el gobierno del Perú, el cual según se colige de una observación de una carta del almirante, no está de ningún modo inclinado a agradecerle que haya obligado al buque rebelde a someterse a las autoridades existentes.

Es muy sensible que el Parlamento haya de suspender sus sesiones antes que pueda tomarse en debida consideración este asunto, y probablemente antes de que vuelva a fijarse, por otra causa, la atención pública en esta materia.

Es una desgracia, porque los intereses que ella envuelve son grandes, y es de esperar que el acto del almirante no se tome precipitadamente como un precedente. Aunque los documentos son incompletos, con todo, hay en los despachos del almirante, que se han presentado al Parlamento, una relación completa de todo lo que él cree esencial, a fin de obtener la aprobación del gobierno; y no es probable que la correspondencia con el gobierno del Perú, dé mayor fuerza a sus argumentos.

El examen de los despachos del almirante hace nacer dudas, que el Canciller del Exchequer ha admitido francamente. Tal como se presenta la cuestión de estos documentos, ha dicho el Canciller, parece que el almirante ha adoptado una línea de conducta muy cuestionable, a decir verdad.

El *Huáscar* es uno de los mejores blindados de la marina peruana, y durante la ausencia de su capitán, fue traidoramente entregado por su primer teniente al partido revolucionario del Perú. Se hizo a la mar, y formó la fuerza naval de los llamados rebeldes. Hasta aquí nada hay que interese a los representantes de Inglaterra. Era para nosotros lo mismo que si un fuerte peruano, hubiera sido entregado por su comandante a la revolución. Pero el *Huáscar* no era una fortaleza estacionaria, incapaz de hacer daño; era una peligrosa y móvil arma, capaz de causar perjuicios a los súbditos ingleses en mil puntos distintos. Ningún almirante inglés, obligado a proteger la vida y propiedad de sus conciudadanos, podía ver, sin grave inquietud, vagar un poderoso blindado, que no reconocía gobierno alguno que fuese responsable de sus actos. Es imposible no simpatizar con un marino, puesto en la necesidad de resolver súbitamente una cuestión tan difícil de derecho internacional. El gobierno peruano, según parece, había declarado no ser responsable por los actos del buque rebelde; pero desgraciadamente, como observó Sir William Harcourt, el decreto no está traducido, y era imposible esperar que los miembros de la Cámara hubiesen formado opinión de él. Nos permitiremos expresar nuestra duda sobre que el gobierno peruano pudiese en semejante coyuntura negarse a admitir su responsabilidad. En todo caso era de-

ber del gobierno que se llamaba legítimo, perseguir con todas las fuerzas de que podía disponer al *Huáscar*. Pero sea cual fuere la opinión verdadera en este punto, la presunción adoptada a bordo del *Shah* y que parece haber tenido eco en la Cámara de los Comunes, a saber; que el *Huáscar* era un pirata, es de todo punto inadmisible. El almirante mismo no va tan lejos, y establece su defensa basándose en que si el *Huáscar* no era un pirata era un buque rebelde que había cometido actos de piratería. Esta observación deja ver una confusión de ideas sobre lo que es piratería.

Un pirata es, hostis humani generis, y sin ir tan lejos para decir que debe ser en el sentido literal de la expresión, un ismaelita, en guerra contra toda la humanidad, con todo, nadie puede pretender que un buque de guerra en manos de rebeldes, sea otra cosa que un beligerante. Repetidas veces han pretendido los gobiernos tratar a sus súbditos rebeldes en alta mar como piratas, pero estas tentativas han fracasado casi siempre. Cuando un partido en oposición a un gobierno establecido es bastante fuerte para adquirir los derechos de beligerante en tierra, inevitablemente hay que concederles los mismos derechos en el mar. La distinción de un buque en la posición del *Huáscar* y un pirata, resulta claramente de una sola consideración. Si el *Huáscar* hubiera cometido actos ilegales contra súbditos de Francia y España, el almirante de Horsey no hubiera pretendido tener derecho para intervenir; pero si el *Huáscar* hubiera sido un pirata, hubiera podido ser legalmente atacado, detenido, o destruído por cualquier buque bastante fuerte para poderlo hacer.

Los "actos piráticos" de que se acusa al *Huáscar* son altamente ilegales, pero no estaban calculados para hacer gran daño, El *Santa Rosa* fue abordado por dos oficiales del *Huáscar* en tanto que aquel estaba anclado en Mollendo. Los oficiales del *Huáscar* pidieron al capitán que les entregase los despachos que conducía para el gobierno peruano, lo que él rehusó políticamente. Los oficiales se fueron sin haber empleado ni fuerzas, ni amenazas, y lo peor del asunto fue, que "ellos parecieron muy mortificados". Como este hecho no tuvo lugar en alta mar, la injuria, si existía, debía ser satisfecha por las autoridades locales. El segundo hecho consistió en la detención por 65 minutos del vapor *John Elder*. Al principio el capitán del buque, no quiso hacer reclamo alguno, y después de todo, el daño no importó gran cosa. El acto fue completamente ilegal, pero tan lejos de una piratería como un acto puede serlo. La tercera ofensa cometida por el *Huáscar* fue la toma forzosa de 69 toneladas de carbón a bordo del buque *Inuncina*, al ancla en Pisagua, y aunque el carbón no quedó pagado, se dio por él un recibo. La cosa es imperdonable pero no pirática; era asunto de que un gobierno pudiera reclamar y por consiguiente la reclamación del *Huáscar* pertenecía al verdadero gobierno del Perú.

La cuarta ofensa es haber sacado a un oficial peruano que viajaba en el vapor *Colombia*; pero ni el oficial se ha quejado ni el informe es más que de segunda mano y de gente interesada en encontrar acusaciones contra el *Huáscar*.

El último cargo contra el llamado pirata consiste en haber obligado por la fuerza a un ingeniero súbdito inglés a que trabajase contra su voluntad —no hay pruebas desde luego en apoyo de este cargo—; el ingeniero no se ha quejado y en definitiva puede suceder que no se sienta agraviado; pero aun con el agravio, curioso modo sería de remediarlo echar a pique al *Huáscar*, con

torpedos y probablemente volar al ingeniero por los aires. Este bien puede decir de todo corazón, que Dios lo libre de sus amigos. Debe recordarse que el alegato ha sido denegado por los oficiales del *Huáscar*, y debemos confesar que aun cuando existe contra ellos una presunción, sin embargo, la evidencia carece de prueba.

Pero en último caso, los hechos alegados no son los de un pirata, ni estaban calculados para causar alarmas serias, ni nunca corrieron verdadero peligro las vidas ni las propiedades; por lo cual es imposible decir que la conducta del almirante inglés pudiera justificarse con la necesidad de la propia defensa.

Las irregularidades alegadas requerían de parte de las autoridades inglesas la mayor vigilancia, pero no necesitaban de una batalla naval en la que la escapada del *Shah*, según las palabras del almirante fue "peregrina y providencial"; y mucho menos ofrecían razón plausible para el caso extremo de una expedición de torpedos.

A menos que se dé otra explicación sobre este asunto, por medio de documentos subsiguientes, resultará con toda probabilidad que la única circunstancia de que el almirante puede congratularse es que su expedición de torpedos no encontró al enemigo a quien iba a destruir.

ANEXO E

El combate de Pacocha (*)
Por Aurelio García y García

Insertamos en seguida un documento importante: es el juicio formado acerca del combate de Pacocha por uno de los más distinguidos oficiales de nuestra marina de guerra.

El alto rango militar y la merecida reputación que por sus conocimientos profesionales ha alcanzado el autor de este trabajo, dá, en cierto modo, al artículo que se verá en seguida, el carácter de una contestación al que publicó en junio último el *United Service Gazette* de Londres y que oportunamente conocieron los lectores del *Comercio*, por la traducción que de él hicimos.

El combate de Pacocha

Puede asegurarse hoy en vista de las correspondencias y publicaciones que nos llegan del extranjero, que los órganos más importantes de la prensa en todos los países civilizados, han tratado recientemente con gran variedad y más o menos inexactitud de describir y comentar, el encuentro naval que tuvo lugar en el surgidero de Ilo, el 29 de mayo último, entre los buques de S.M.B. *Shah* de 26 cañones y 600 hombres de dotación y *Amethyst* de 14 cañones y 220 hombres por una parte, y el monitor peruano *Huáscar* de 4 cañones y 150 hombres por la otra.

No es nuestro objeto investigar las causales, si las hubo, que motivaron ese inesperado choque. Tal análisis pertenece al dominio del derecho internacional y al de la política interna del Perú; puntos ambos, de los que hacemos intencionalmente total abstracción.

Queremos tan solo ahora que estamos en posesión de los partes oficiales, de las relaciones de actores en el combate por ambos bandos; y de los importantes testimonios de testigos oculares de diferentes nacionalidades, que desde la costa siguieron todos los accidentes y evoluciones de la pelea; hacer el estudio puramente naval de la contienda, a fin de dejar esclarecida la verdad que tanto interesa conocer, para que la historia mantenga siempre la severa imparcialidad de sus juicios.

Todos están acordes con los actos preliminares que precedieron al combate; esto es, que a la 1 h. 10 m. (P.M.) del día citado, se avistaron frente a la boca de la gran ensenada de Ilo, los buques británicos y el monitor peruano ya mencionado. Que uno de los primeros disparó un tiro con solo pólvora en señal de detención al *Huáscar*, el cual se aguantó sobre su máquina cuando se hallaban al alcance de las baterías recíprocas. Que a esto se siguió la intimación de rendirse y arriar bandera en el término de dos minutos, con más la amenaza de ser echado a pique en cinco minutos si así no se ejecutaba; co-

(*) *El Comercio*, edición de la tarde, 10 de setiembre de 1877.

municadas al comandante del monitor por un teniente del *Shah* a nombre del contralmirante de Horsey; notificación que fue rechazada perentoriamente por el jefe superior del *Huáscar* señor Astete, agregando que repelería toda agresión que se dirijiera a humillar el honor de su estandarte.

Veamos como se quiso hacer efectiva la exigencia británica y cual fue el desenlace a que se llegó.

Los pocos minutos que empleó el oficial de órdenes para acostar al buque almirante, los utilizó el *Huáscar* navegando a todo vapor con rumbo al fondeadero de Pacocha en ese momento a nueve o diez millas de distancia.

A la presencia del teniente mensajero en el puente del *Shah* siguió un cañonazo con bala de este, fuera de puntería; (2 h. 25 m. P.M.) e inmediatamente señales del mismo al *Amethyst* cuya significación era romper los fuegos sobre el *Huáscar* lo que en efecto tuvo lugar con un disparo que por sus costados de babor hicieron simultáneamente ambos buques colocados en línea de combate con proa casi al S.E., la capitana a la cabeza. Estos tiros recibieron al instante contestación de uno de los dos cañones de a 10 pulgadas que monta la torre giratoria del *Huáscar* que estaba enfilada por estribor. El monitor mantenía todo su andar, cuyo promedio puede estimarse en diez millas náuticas por hora.

Minutos después, el fuego de los dos buques ingleses que lo perseguían dándole caza, era muy nutrido en las baterías de los tres calibres de a 10,8 y 6 pulgadas que forman su armamento. El *Huáscar* por su parte puso en juego sus dos cañones de cubierta de 4 1/2 pulgadas, no protegidos.

La ligereza del *Shah*, que llega hasta 16 millas por hora, hacía disminuir rápidamente la distancia a su adversario, y como al mismo tiempo la tierra se hallaba muy próxima; el comandante del *Huáscar* que conociendo la rada de Ilo sabía que toda ella ofrecía fondo a sus enemigos, intentó empleando su ariete, una embestida contra el *Shah*. Para lograrlo, ordenó cerrar a la banda la caña de babor y cayendo sobre estribor velozmente, puso proa a la cuadra del *Shah*. Las intenciones y peligro de semejante maniobra fueron al momento comprendidas por el contralmirante de Horsey a quien fue fácil, atendido su mayor andar, evadir el golpe.

El fuego recrudeció en los barcos ingleses y como la separación de los combatientes había quedado reducida a dos cables próximamente, se utilizaron por el almirante todos sus elementos de ataque, formidables en el *Shah*. Desde una de sus cofas, una ametralladora de Gatling lanzaba millares de proyectiles a la cubierta del *Huáscar*, a la que también se unían descargas de fusilería.

La gente que atendía en la cubierta del *Huáscar* al servicio de esas piezas, recibió orden de retirarse, lo que efectuó sin haber sufrido baja alguna. La torre al mando del teniente Bernabé Carrasco, que era el único a bordo que conocía su manejo, continuaba funcionando con sus dos cañones.

El *Amethyst* por efecto de los últimos movimientos veloces que acabamos de describir, había quedado al O. casi fuera de tiro; lo que hizo creer a los tripulantes del *Huáscar*, que abandonaba el combate por tener incendio a bordo, presunción que no aparece confirmada por ningún documento.

La nueva faz que tomó el combate, colocaba al *Huáscar* gobernando en el primer cuadrante, con el *Shah* por babor y éste virando por redondo siguió paralelamente a su contendor en unión poco después, con el *Amethyst*.

Hallándose los buques entre puntas de la ensenada, el *Huáscar* al fondo del seno y el *Shah* y el *Amethyst* cerca de la boca; los movimientos se redujeron a no abandonar cada cual la zona marítima que ocupaba, navegando sobre cuerdas paralelas de ese gran arco, ya en una, ya en otra dirección, continuando vivo el cañoneo por parte de los ingleses y lento pero constante por el monitor. Hecho el último que tiene sencilla explicación, fijándose en el mayor armamento y mejor disciplina de la tripulación de los primeros, y en las condiciones especiales del segundo, que como buque sublevado tenía a su bordo una multitud heterogénea extraña a todo servicio naval y que como toda agrupación inerte no es en un buque sino elemento nocivo para la pronta y ordenada defensa. Debe agregarse a esto, que por hallarse humedecidos los estopines de grueso calibre, no pudieron emplearse, sustituyéndolos con los menores que a más de no ajustar al oído tampoco llegaban al ánima.

Los famosos torpedos submarinos u automáticos de Whitehead cuyo uso parecía ser una especialidad del *Shah*, se arrojaron por éste en gran profusión; pero visible la estela para los del *Huáscar*, pudieron burlar su choque destructor. La ineficacia de semejantes aparatos contra buques de vapor en movimiento, ha recibido esta sanción práctica la primera vez que se ha tratado de utilizarlos.

No le cupo igual suerte al caso del monitor con uno de los proyectiles de 10 pulg. disparado por el *Shah*, el cual le perforó el casco por la aleta de estribor y penetrando en la cámara dio muerte a un soldado y causó además ligeras contusiones con las astillas a algunos invitados más, que allí se hallaban.

En lo más reñido de la pelea una bala destrozó el pico mayor del *Huáscar*, echando abajo la bandera que en él flameaba y aunque había otra desplegada en uno de los topes, salió sin embargo uno de los tripulantes y la izó nuevamente en el asta de popa. Rasgo de serenidad y valor, digno del más merecido encomio.

El carácter de rebelde a la autoridad del gobierno que sabemos tenía el *Huáscar*, obligó al sub-prefecto de Moquegua, residente a la sazón en Pacocha, a preparar y distribuir en la playa la guarnición bajo su mando, lista para repeler un desembarco de los sublevados, caso de que lo intentasen. Disposiciones son éstas que se dictaron antes de verificarse para él la incomprensible escena que presenciaba. Parece, no obstante, que por mala inteligencia de las órdenes comunicadas, al acercarse el *Huáscar* a la costa en uno de sus giros, recibió tiros de fusilería de la tropa allí apostada; pero sin consecuencia fatal alguna.

Tres horas habían trascurrido desde que se rompieron los fuegos, la noche se aproximaba y el buque amenazado de ir a pique en cinco minutos, no había sido rendido, y muy lejos de ello, conservaba todas sus condiciones militares y marineras de defensa, movilidad y flotación. ¡Lección terrible, que jamás deben olvidar los que en sus relaciones con los países débiles solo se guían por su jactancia y soberbia! Hecho notable, que servirá de vergüenza a los que con tanta desgracia como oportunidad han pretendido con sus opiniones de bufete deprimir el carácter nacional peruano suponiendo que norteamericanos, rusos y los propios ingleses habrían hecho algo más.

La oscuridad era completa a las 6 h. (P.M.) y con ella cesó el cañoneo de uno y otro lado. Ateniéndonos al dicho de los únicos que hablan de esto, salió del *Huáscar* el último disparo.

ANEXO E

Las contrariedades sufridas por el almirante de Horsey, trajeron para éste, como siempre sucede con los espíritus altaneros abatidos, el ofuscamiento; y de aquí nació sin duda el que creyese, que aconchado como quedaba el *Huáscar* en el seno de Pacocha, su desaparición, ya que la captura o rendición le había sido imposible, era el único medio de escapar con menos ridículo al lance que tan irreflexivamente había provocado. Dispuso con este fin que una lancha a vapor con un bote a remolque provisto de torpedo de botalón, fuese a aplicarlo al costado del *Huáscar* para hacerlo volar en el fondeadero donde lo suponía al ancla.

Pero el comandante Astete que a través de las vicisitudes del día y no embargante los frecuentes peligros de que estuvo rodeado, había mantenido la tranquilidad de su juicio facultativo, no aguardó impasible ese nuevo ataque. Barajando muy cerca la costa sur de la ensenada que forma la punta de Coles, llegó a su extremo O. y montándola a todo vapor enderezó su rumbo al Sur, sin ser visto ni despertar la mayor sospecha de sus alertas y veloces enemigos que se figuraban tenerlo aprisionado y reducido en consecuencia a la dura alternativa; o de abandonar al barco cayendo en poder de las autoridades terrestres, o de saltar con él sin escapar uno solo, como acababa de acontecer a un monitor turco en las aguas del Danubio; pero en guerra declarada y leal con el imperio moscovita.

Grande debió ser el desconcierto que experimentó el oficial comisionado, y más tarde su almirante, cuando a las 10 h. (P.M.) a pocas brazas de la nave que suponía el *Huáscar*, y a punto de aplicarle el torpedo, descubrió que se hallaba al costado de un vaporcito aguador mercante, y mayor su despecho, el saber por los asustados tripulantes de éste, que hacía tres horas que el *Huáscar* había desaparecido. Del caso es preguntar y no desperdiciemos nuestro turno; si tan audaz como bien ejecutada maniobra pudo haber sido superada por los ingleses, norteamericanos o rusos en cuyas manos se dice teóricamente, que el monitor habría realizado prodigios. ¿Qué responde el contralmirante de Horsey, dueño en ese día de tan superiores elementos de fuerza, dotaciones y movilidad? Ya conocemos el modo como se usaron por esos mismos, que a pesar del descalabro sufrido, se figuraban poseer cualidades o naturaleza de privilegiada altura a los demás seres humanos.

Dejó pues de consumarse el alevoso ataque del torpedo, cuyo atentado iba a practicarse por el almirante de una gran nación amiga del Perú en las aguas territoriales de ésta con violación flagrante de su soberanía. Verdad es, que ya había demostrado el ningún respeto que le merecía, librando en ellas la batalla que en tanto riesgo puso la vida y propiedades de los moradores de Pacocha, sobre cuyas casas cayeron no pocos proyectiles ingleses.

Los acontecimientos que siguieron dejan de pertenecer al encuentro que bosquejamos; pero conviene sí dejar consignado que el *Huáscar* después de navegar más de doscientas millas, llegó al día siguiente y en perfecto estado, al puerto de Iquique.

Narrados con estricta fidelidad los sucesos bélicos de Pacocha, resta únicamente sacar las deducciones profesionales que de ellos se desprende.

La primera que salta a la vista de todo hombre de mar, pues para ello basta fijarse en el plano náutico de la rada de Ilo levantado por el capitán Fitz Roy, de la armada real inglesa, es que, ningún paraje de dicha rada en donde el *Huáscar* podía navegar era inaccesible al *Shah* y al *Amethyst*, desde que encontramos, doce, diez y el mínimun de ocho brazas de agua, a dis-

R. S.

Comandancia
del Huascar

Monitor Huascar
En el mar Mayo 30 de 1879

Señor Capitan de Navio
Comandante General de
la Escuadra Regeneradora

S. S. S.



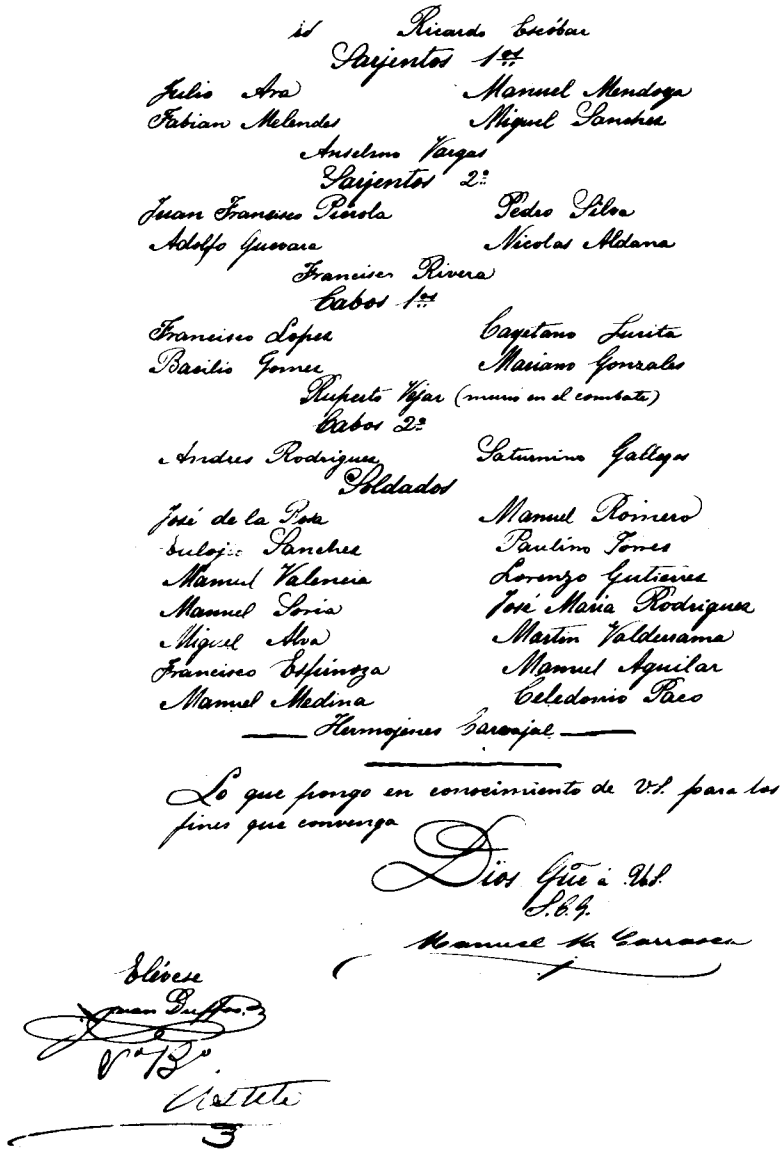
Tengo el honor de elevar a V.S. por el conducto regular, la relacion nominal de los Señores Gefes y Oficiales, tripulacion y guarnicion del buque de mi mando, que tomaron parte el dia de ayer en el combate contra la Escuadra inglesa, en las aguas de Ilo.

Plana Mayor de la Escuadra

Comandante General, Capitan de Navio Don Luis German Astete
Mayor de órdenes, Capitan de Corbeta Don Juan Dufforc
Comisario Don Guillermo Billinghurst
Ayudante de la Comandancia General, Alferes de Fragata
Don Victor de la Fuente.
Amanuenses de la Secretaria Don Samuel Guevara

Gefes y Oficiales de la Dotacion &c.

Comandante, Capitan de Corbeta Don Manuel Maria Carrasco
2° id Capitan de Corbeta Don Manuel M. Valdemama
Teniente 1° Don Manuel Fernandez Davila
id id Don Elanabé Carrasco
id id Don Pablo Aquilino Dufforc
id 2° Don Manuel de la Fuente
id id Don Elias Higginson
Alferes de Fragata Don Octavio Herrera
Guardia Marina Don Julio Lorlanaman
Cirujano Doctor Don Felipe Monga


Id Ricardo Escobar

Sarjentos 1os

Julio Ara — Manuel Mendoza
Fabian Melendez — Miguel Sanchez
Anselmo Vargas

Sarjentos 2os

Juan Francisco Piérola — Pedro Silva
Adolfo Guevara — Nicolas Aldana
Francisco Rivera

Cabos 1os

Francisco Lopez — Capitano Zurita
Basilio Gomez — Mariano Gonzales
Rupert Yjar (muerto en el combate)

Cabos 2os

Andres Rodriguez — Saturnino Gallegos

Soldados

José de la Rosa — Manuel Romero
Eulogio Sanchez — Paulino Tomes
Manuel Valencia — Lorenzo Gutierres
Manuel Soria — José María Rodriguez
Miguel Alva — Martin Valdevama
Francisco Espinoza — Manuel Aguilar
Manuel Medina — Celedonio Paco

Hermojenes Carvajal

Lo que pongo en conocimiento de V.S. para los fines que convenga

Dios Gue a V.S.
S.C.J.

Manuel de Carrasco

Eleven
Juan Buttos
Vº Bº
Estete
3

Páginas Nº. uno y cuatro de la relación de personajes que tomaron parte en el combate de Pacocha junto a don Nicolás de Piérola.

tancia apenas de doscientas brazas de tierra; y esto en limitados puntos, pues el fondo general es de catorce a doce brazas a tiro de galleta de la orilla.

De modo, que al no haber sido perseguido y estrechado el *Huáscar* hasta echarlo a pique u obligarlo a embarrancar, faltó al almirante de Horsey ese "pluck británico" (resolución o arrojo) que somos los primeros en reconocer a esa heroica raza y de que tanto alarde se ha hecho en diversos periódicos ingleses, con notable petulancia.

Por otra parte no puede servir de disculpa a tan punibles faltas la circunstancia de ser el *Huáscar* un buque blindado, mientras el *Shah* y el *Amethyst* no lo son, toda vez que, colocadas las naves inglesas al alcance de los cañones del monitor, como lo estuvieron nada más grave podía acontecerles. Pero ellas debieron aprovechar su artillería más numerosa, su movilidad más rápida y la excelencia de su compacta e intrépida dotación de ochocientas veinte plazas. El abordaje dado por el *Amethyst* largando un ancla sobre la cubierta del *Huáscar*, era maniobra posible, si la acompañaban el coraje y aplomo que requería la situación.

Mucho empeño han puesto en juego los corresponsales ingleses para representar al *Huáscar*, como un monstruo inexpugnable. Aseveración es ésta, desmentida en el mismo combate, pues ya vimos como una de las balas de 10 pulg. del *Shah*, acertadamente dirigida, perforó el costado del monitor; avería que pudo haberse repetido con serenidad y destreza, tratándose de un casco protegido apenas por 3 1/2 pulg. de fierro en sus extremos.

Aun admitida la superioridad del *Huáscar* no tocaba a quien provocó dirigiendo el reto, medir a posteriori las fuerzas de su adversario. Sin ser el agresor, no entró por cierto en tan prudentes contemplaciones el intrépido contralmirante Tegettloff, cuando con el viejo navío de madera *Kaiser* acometió con su frágil proa, pasándolo por ojo en las aguas de Lissa, al verdaderamente poderoso monitor *Affondatore*.

Nada de esto se hizo, pero sí se gastaron locamente por el *Shah* y el *Amethyst* más de 270 proyectiles gruesos de los cuales apenas quince o diez y seis tocaron ligeramente el *Huáscar* sin producirle avería grave de ninguna clase, como muy bien lo observó el almirante a su arribo a Iquique dos días después y en cuyo puerto encontró al monitor sometido a la escuadra nacional.

Por manera que el *Disabled* (inutilizado) que comunicó el almirante de Horsey, por telegrama al Almirantazgo británico como anuncio de la terminación del combate refiriéndose al *Huáscar* forma notable contraste con la habitual circunspección y veracidad de sus compatriotas.

Mucho tenemos que dominarnos para no entrar en apreciaciones de otro orden pero que se desprenden de los hechos relatados. Preferimos dar término a estas apuntaciones sosteniendo el espíritu exclusivamente profesional que al comenzar invocamos, el mismo que, dilucidados todos los accidentes ocurridos en el combate de Pacocha, nos lleva a la conclusión y con nosotros a toda persona imparcial, que en esa jornada no supo el almirante de Horsey sostener el brillo y merecida reputación de las armas navales inglesas; y que los oficiales de la marina del Perú que comandaban y dirigían el *Huáscar*, aunque extraviados en la causa de la reacción, odiosa para la República como para todo hombre liberal, estuvieron por su denuedo y habilidad al nivel de los más esforzados defensores, del honor y la gloria del Perú, felizmente sagrados para sus hijos todos.

A.G.G.

ANEXO F

La cuestión del Huáscar *y la prensa extranjera* (*)

Publicamos en seguida tres editoriales sobre la cuestión del *Huáscar* y los buques ingleses: uno de ellos, de un periódico de Nueva York, el segundo de *La Tribuna* de Buenos Aires y el último del *Siglo* de Montevideo; sintiendo que nuestros colegas del Plata no aprecien del mismo modo, el asunto sobre que versan sus artículos y que *La Tribuna*, que por desgracia se edita en un país casi siempre anarquizado, haya experimentado cierta especie de placer al decir, refiriéndose al Perú, que es "una pobre república, enferma incurable de anarquía".

Los artículos a que aludimos son estos:

El asunto del *Huáscar*
(Del *Comercio* de Nueva York)

En otro artículo hemos hablado del fin trágico que tuvo el drama del pretendiente Piérola, cuya conducta respecto a su país quisiéramos más bien ver condenada por la opinión unánime de sus conciudadanos que castigada, aunque sea con justicia, por las autoridades de la república del Perú. En el artículo presente vamos a dejar a Piérola a un lado y a tratar de lo que ya suena como "la cuestión *Huáscar*".

Hay en esta tres papeles importantes que considerar: el del gobierno del Perú; el de los marinos rebeldes que se alzaron contra el gobierno a quien servían, seducidos por el pretendiente revolucionario; y el del almirante inglés, cuyo ardor belicoso era digno de ostentarse en ocasión menos intempestiva.

En todo asunto en que se comete una torpeza de trascendencia luego que se echa de ver, se trata de disimularla, ya callando, ya negando, ya desfigurando o modificando los hechos; de suerte que en tales casos suelen ser las primeras noticias que circulan la más fidedignas. Cuando aquí se recibieron las de la traición del *Huáscar*, se dijo que el gobierno del Perú había declarado pirata a este buque, y que para su apresamiento había solicitado la cooperación de la escuadra inglesa, por medio del ministro de la misma nación y estos son puntos de la mayor importancia en la cuestión internacional entre el Perú y la Gran Bretaña, consiguiente al combate iniciado contra el *Huáscar* por los buques ingleses *Shah* y *Amethyst*.

No queremos inculpar ni disculpar a nadie, sino examinar los hechos según se presentan; y siendo así que el público limeño se manifestó vivamente indignado contra el gobierno, y que si bien el Presidente negó haber solicitado la ayuda de los ingleses, sus ministros eludieron el lance con su renuncia

(*) *El Comercio*, edición de la tarde, 21 de agosto de 1877.

y cobarde retirada, debemos advertir, mientras no veamos probado lo contrario, que los ingleses no dieron el paso inconcebible de atacar oficiosamente a un buque de guerra peruano, sin que precediese solicitud de persona autorizada; a menos que el hecho fuese provocado por la denunciación atribuída al gobierno del Perú del carácter de pirata al monitor *Huáscar*; cosa que tampoco hemos visto negada. De cualquiera de los dos pasos indicados resulta muy grave responsabilidad al gobierno peruano; pues no hay razón que justifique el llamamiento a los extranjeros para que metan mano en discordias intestinas.

A tanto monta el declarar pirata a un buque propio, siguiendo sólo los estímulos del miedo, faltando al decoro, al patriotismo y a la verdad misma. Fije cada cual sus ideas en la significación conocidísima de la voz pirata, y pregúntese qué aplicación pudo tener en el caso del *Huáscar*. Pirata es un buque enemigo y hostil de todas las banderas sin distinción; y en consecuencia no hay potencia marítima que no tenga derecho perfecto a castigarlo, apresarlo y confiscarlo. Poner en tal predicamento a un buque, sólo porque se rebela contra su propio gobierno, sin ofender a ninguno otro, es un atentado monstruoso de que ni siquiera debieran tomar razón las otras naciones. No obsta el ejemplo funesto que sentó el presidente Fillmore, de los Estados Unidos, cuando declaró y proclamó que era pirata un vapor americano mercante, por el simple hecho de conducir una expedición revolucionaria contra un país determinado. Lo malo es malo, venga de donde viniere; y aunque esta república sea buen modelo en otras cosas, no fue digno de imitación el hecho a que aludimos. Mr. Fillmore no tenía autoridad para caracterizar falsamente ningún delito, ni menos tenía facultades legislativas para entregar a la policía marítima del mundo entero a un delincuente sobre quien sólo los Estados Unidos y la nación invadida podían tener jurisdicción. Su proceder apasionado y atentatorio no fue de los que enaltecen, sino de los que humillan a una administración. Por desgracia, el paso del Perú, si es que lo ha dado, ha sido una copia pésima de un original muy malo.

La oficialidad y tripulación del *Huáscar* se presenta a nuestros ojos bajo dos fases distintas. Nunca deploraremos en demasía la facilidad de volver casaca que se echa de ver en los militares y marinos de nuestras repúblicas hispanoamericanas en general. La traición no sólo cede en mengua del carácter nacional, sino que hace imposible todo gobierno regular y ordenado. En ella se apoyan todas las pretensiones ilegítimas y bastardas; y de ella nacen todas las revueltas y todos los desórdenes de que es víctima nuestro continente. No tenemos, pues, para que afear más la conducta de los que volvieron casaca para apoyar las miras ambiciosas de un ridículo pretendiente. En contraste, con esta conducta impropia de valientes, vemos luego a esos mismos hombres sosteniendo digna y valerosamente su puesto en su glorioso combate contra los buques ingleses; y sentimos que no estuviera el *Huáscar* mejor provisto de municiones, porque no nos dolería que hubiesen sido echados a pique los dos buques extranjeros que con tanta facilidad se pusieron a hacer el papel de policía en las aguas del Perú o a dar la mano a un gobierno tímido, haciéndose partícipes del poder supremo de que está necesariamente inhibido todo extranjero.

El juicio que hacemos del papel del almirante inglés en este drama, se desprende ya en parte de los párrafos que anteceden. Si como se dijo, y se ha negado, tomó el *Huáscar* por fuerza carbón de un buque mercante inglés,

obró mal en atacarlo el almirante, porque su camino estaba abierto para exigir del gobierno la debida satisfacción e indemnización. Si obró a excitación del gobierno, su condescendencia fue reprensible; como lo fue su precipitación si obró en virtud de la declaratoria de piratería. En uno u otro caso se trasluce igualmente la propensión inveterada de las potencias marítimas europeas a intervenir en los asuntos privados de las repúblicas hispanoamericanas. Y si el almirante obró mal en cualquiera de los casos indicados ¿qué no diríamos si su ataque al *Huáscar* hubiera sido de puro antojo y deseo de hacer alarde su marcialidad? Los miraríamos como un hecho brutal, y sentiríamos que el antojado marino inglés, no hubiese sabido guardar sus bríos para buscar laureles en campañas más nobles y de más alta trascendencia. Pero repetimos que no lo creemos, ni hay necesidad de exagerar las cosas para condenar la conducta del irrespetuoso almirante.

El ejemplo del Perú
(De la *Tribuna*)

El último vapor del Pacífico nos trajo la noticia de un combate naval entre una nave peruana y dos buques ingleses, y como consecuencia de este singular acontecimiento, los detalles de las manifestaciones que habían tenido lugar en el Perú, en favor de los heroicos sostenedores del honor nacional; en esa lucha desigual y sangrienta.

Todos los diarios publicaron esas noticias con más o menos extensión, sin abrir juicio sobre ellas, tal vez porque se trataba de una gran potencia marítima y de una pobre república, enferma incurable de anarquía, mientras la primera tiene poderosos representantes en el comercio del Río de la Plata.

Pero nosotros, que no participamos de esas aprehensiones un tanto egoístas, tratándose de hechos de esa magnitud, que pueden servir de precedentes internacionales en emergencias futuras; que vemos en la baladronada heroica de Piérola, la expresión de un sentimiento de amor propio nacional, que ya otra vez hizo espléndida explosión en el alma de aquel pueblo americano, no queremos dejar pasar inapercibido lo que puede servirnos de lección y de estímulo.

El Perú ha hecho suya la causa del rebelde, a estar a las últimas noticias.

Piérola perseguido, abandonado, anatematizado por la opinión sensata como un perturbador incorregible del orden público, como un pretendiente desahuciado, se ha convertido de la noche a la mañana, en caudillo popular de una gran causa, de la causa del honor patrio agraviado.

¡Pueblo de matones! dirán algunos. Pueblo de Quijotes, que ayer buscó camorra a España y hoy la emprende con Inglaterra, dirán otros.

Estos calculadores del tanto por ciento metidos a hombres de Estado, quieren intervenir hasta en la circulación de la sangre.

Si por ellos fuera, se coagularía en las venas, arrastrándose perezosamente como un raudal de fango.

Para nosotros, nunca está demás la exageración del sentimiento nacional. Hay exageraciones que hermosean y dignifican.

El rubor es la exageración del pudor.

El Perú, agredido por la España (a quien se le van los ojos al ver en otras manos la presa que fue suya), se defendió bizarramente, poniendo a raya la audacia de los modernos aventureros de la reconquista.

La empresa parecía a todos temeraria, y la América asistió a la lucha, con la espada a media vaina, sin atreverse a terciar en la contienda.

Pero el Perú triunfó, y su dignidad nacional quedó ilesa.

Hoy dos naves inglesas, se abrogan la facultad de hacer la policía de sus costas, y la opinión pública del Perú se desborda a gritos de indignación.

¿Es esto quijotismo?

¡No! es la expresión de un sentimiento noble, que el egoísmo no ha enervado.

El Perú tiene el fanatismo de la patria, el más digno de los fanatismos. El amor a la bandera nacional es allí tal vez una superstición, pero una de esas supersticiones que hacen prodigios de heroismo. La superstición de los mártires de las grandes causas nacionales.

El Perú ha salvado ese sentimiento de los naufragios frecuentes, en que ha perdido el crédito, la moralidad administrativa, al amor a las instituciones y el respeto al principio de autoridad.

Sucede generalmente en las amputaciones quirúrgicas, que la vida se reconcentra y al parecer se duplica en un miembro, cuando se extingue en otro.

Acaso en la amputación dolorosa de la anarquía, la fibra del honor nacional, ha concentrado el vigor de otros sentimientos populares que se han ido extinguiendo.

(Del *Siglo* de Montevideo)

El Perú es una de las Repúblicas Americanas que ha sido más castigada por el azote de los pronunciamientos militares. Desde que se instaló el gobierno del señor don Manuel Pardo, sustituído después por el del general Prado, es cuando con algún éxito se ha procurado contener esa funesta tradición por la cual los generales conquistaban con las armas el sillón presidencial. El coronel (sic) Piérola es el que hace ya tiempo tiene la triste gloria de sostener aquella tradición, conspirando constantemente contra el gobierno legal.

Su última hazaña fue producir una sublevación a bordo del buque de guerra blindado *Huáscar*, el cual proclamando a Piérola y declarándose en abierta rebelión, emprendió una serie de aventuras que han dado lugar a dos cuestiones internacionales; una con Inglaterra y otra con Chile.

El *Huáscar* se imaginó que en el hecho de sublevarse contra el gobierno asumía los derechos de beligerante y que todas las naciones tenían el derecho de considerarlo como tal. Recordamos que la misma pretensión tenían los que aquí se apoderaron del vapor *Porteña* para servir a la revolución entreriana.

Navegando hacia el Sur, se encontró con dos buques ingleses; y echándola de beligerante, se creyó con derecho a detenerlos. Hizo más, Uno de ellos llevaba valijas de correspondencia y el *Huáscar* tuvo a bien quitárselas.

Siguió a Chile y llegó al puerto de Caldera. El gobierno chileno estaba ya prevenido por la legación del Perú y había hecho a sus autoridades las prevenciones que estimó convenientes. En su consecuencia se intimó al *Huáscar* que saliese del puerto en el término de veinticuatro horas; se le negó el embarque de carbón, aceite, jarcia y otros artículos y sólo se le permitió tomar agua y víveres.

En vista de esto retrocedió el *Huáscar* hacia el Norte y volvió a las aguas peruanas. Pero quiso su mala ventura que topase con el almirante de la escuadra de Su Majestad Británica, que sabedor de las vejaciones que había cometido con dos buques de su nación, le hizó señal de detenerse y le intimó su intención de apoderarse del buque insurrecto. Negóse el *Huáscar* a rendirse, y se trabó un combate en que parece que los insurrectos pelearon con bizarría.

Después el *Huáscar* se dirigió a un puerto peruano y se rindió, entregándose a las autoridades del gobierno.

Estamos dispuestos a reconocer que en el desenlace de la aventura ha habido por parte de los sublevados nobleza y patriotismo: pero ¡cuánto más patriótico y más cuerdo hubiera sido no dar lugar a los hechos que han tenido lugar y no haber provocado dos cuestiones internacionales!

Hemos de decir brevísimamente lo que sobre cada una de ellas pensamos.

En nuestro concepto, en la cuestión con Chile tiene razón el Perú: pero no la tiene en la cuestión con Inglaterra.

Opinamos que tiene razón en la cuestión con Chile, porque el trato que las autoridades chilenas dieron al *Huáscar* no era el que debe darse a un buque armado que sin comisión de ningún gobierno, sino sublevado contra aquel a quien pertenece, llega a un puerto. Ese buque no tiene quien responda de él: ese buque no tiene derecho de llevar al tope la bandera de su nación: no tiene derecho de entrar armado en el puerto de una nación que es amiga de su gobierno. Como dijo muy bien en la cámara de Chile el señor Cerda Concha, que trató magistralmente la cuestión, ninguna nación debe consentir que entre en su territorio una fuerza sublevada, sin proceder en el acto a desarmarla.

El gobierno chileno debió, pues, en nuestro concepto, apoderarse inmediatamente del *Huáscar* y devolverlo al gobierno peruano, que era su legítimo dueño y reclamaba su devolución. Eso no hubiera sido tomar parte activa en una lucha civil, que por otra parte tampoco existía en el Perú: hubiera sido simplemente hacer respetar su propio derecho.

Al devolver el buque a su legítimo dueño, hubieran podido quedarse en Chile los tripulantes del *Huáscar*, si lo preferían.

Pero respecto de Inglaterra no encontramos en buen terreno al gobierno peruano. El *Huáscar*, que no era un beligerante, sino simplemente un buque sublevado, había vejado a dos buques ingleses; a uno más que al otro. ¿A quién podía acudir el almirante inglés, encargado de la protección de la marina mercante inglesa? ¿Al gobierno peruano? No, porque el *Huáscar* se había emancipado de él; le negaba obediencia: obraba pura y simplemente por cuenta propia. El, y sólo él, era el responsable del atropello que había cometido: a él y sólo a él, podía pedírsele cuenta de sus vejámenes. Esto fue lo que hizo el almirante inglés: y para demostrar sin duda que no se proponía apropiarse del buque sublevado, declaró que su intención, después de apoderarse de él, era devolverlo al gobierno peruano.

Sesion del 11 de Mayo de 79.

S. E. D. Ramon de la Rosa, Ministro de Hacienda, Comercio y Negocios Eclesiasticos

Reunidos los ministros que suscriben bajo la presidencia de S.E. el Jefe del estado, este dio conocimiento al consejo de las graves dificultades con que habia tropezado la accion del gobierno en los momentos de despachar la espedicion para el sur, á consecuencia de las medidas hostiles empleadas por el almirante de "Horsey" Jefe de la escuadra británica en el Pacífico, á fin de impedir que los subditos ingleses empleados en el vapor "Limeña", fletado como trasporte i remolcador, prestasen sus servicios en el viaje que este iba á emprender con la escuadra peruana - Tanto S.E. como el Sr. Garcia i Garcia esplicaron los medios que habian empleado para salvar esa dificultosa situacion con que habia terminado con el desembarque de las tropas i el abandono de la campaña, se vieron obligados al "ecsceso estremo de comprar el "Limeña" en la cantidad de $ 150,000 - en plata, igual casi á la que representaba el costo del viaje ó flete en las mismas condiciones en que se prestaba á proporcionarlo la compañia á que pertenece, á saber: $ 22,000 - plata, por el remolque del "Atahualpa" i el trasporte de 1500 personas hasta Mollendo, i $ 150, plata, por cada dia siguiente ó de la llegada á Mollendo hasta el de su arribo al Callao -

Todas estas medidas fueron aprobadas, acordandose al mismo tiempo que por el ministerio de Guerra i marina se estendiese el contrato definitivo sobre la compra del buque i se ordenase el pago de su importe

A propuesta del mismo funcionario del consejo se aceptó por unanimidad el nombramiento de General D. Juan Buendia para mientras dure la ausencia del Señor general Bentancourt, con lo que terminó el acto -

Fredrn la Rosa

Mariano Ignacio Prado

Manl. G. de la Cotera

No pudo hacerlo, porque el resultado del combate no le permitió apoderarse del *Huáscar*. Pero así que en Lima se supo que éste había sido acometido por dos buques de la armada inglesa, se excitó la susceptibilidad nacional, se gritó "mueran los ingleses" y a duras penas pudo el Presidente calmar la efervescencia popular.

Parece que por efecto de estos sucesos hubo un cambio de Ministerio y que se exijía que el gobierno reclamase satisfacciones de Inglaterra por la conducta del almirante.

Pueden estar satisfechos los sublevados del *Huáscar*. El resultado de su campaña ha sido atraer sobre su patria dos cuestiones internacionales; una de las cuales puede tener consecuencias graves.

Valentía peruana (*)
(Editorial de la *Estrella* de Panamá)

Prescindiendo de las cuestiones de política interna y de la diplomacia, es indudable que en medio de las últimas calamidades que llevaron al Perú hasta el borde de una ruina que en algunos momentos pareció inevitable, aquel país se ha mostrado a la altura de los pueblos más heroicos y varoniles y desplegado una capacidad para luchar contra la adversidad, verdaderamente asombrosa. Lo que más ha resaltado ha sido el estupendo arrojo de sus hijos.

Primero vemos una prueba de esta cualidad en el atrevido ataque hecho por la corbeta *Unión*, comandada probablemente todavía por el capitán Portal, contra el rebelde *Huáscar*, en el puerto de Pisagua. Que un buque de madera se aproxime casi al costado de un blindado provisto de torre con enormes cañones y le descargue una andanada, es un esfuerzo denodado de que no se da ejemplo a cada paso.

¿Y qué diremos del valiente y audaz Piérola en la célebre resistencia que al siguiente día hizo a la arrogante demanda del contralmirante de Horsey? Desentendiéndose de los antecedentes de Piérola y de los del combate ¿quién se niega a reconocer con nosotros en aquella hazaña un rasgo de heroismo único en su género? ¿Quién a pesar de los extravíos del joven y fogoso caudillo, niega su tributo de admiración al patriota que todo olvida en presencia de su orgullo nacional herido?

Y pocos días después, el general Prado, Presidente de la República, como para comprobar que el valor sobra por allí, cuando sus ministros lo dejan solo y el pueblo enfurecido, imponente, aterrador, amenaza en él al régimen constitucional, se pone al frente de un puñado de tropas y con solo su actitud viril domina los odios y sin derramar una gota de sangre hermana aplaca el tumulto y salva al país de un horroroso conflicto.

¡Lástima que la falta de cohesión y de juicio haga estéril tanta virtud, digna de los mejores tiempos de la raza!

(*) *El Comercio*, edición de la mañana, 10 de julio de 1877.

Sesión del Consejo de Ministros del
11 de mayo de 1877 donde se decide
la compra del transporte *Limeña*.

(Del *Daily Telegraph* de Londres) (*)
Lunes, julio 16

El capitán Bedford Pim se propone hacer una interpelación, esta noche, en la Cámara de los Comunes, con referencia a los despachos recibidos del almirante de Horsey, relativamente al ahora famoso encuentro del *Shah* y el *Amethyst* con el monitor peruano *Huáscar*.

Alguna ansiedad es permitida en este asunto, por haber traído el último correo de Sudamérica noticias de una proclama del Presidente general Prado, en la que dice éste que pedirá satisfacción a la Gran Bretaña "por el gratuito ultraje inferido a una potencia amiga".

Dícese que al combate precedió la intimación hecha por el almirante inglés para que se le rindiera en nombre de la reina, a lo cual contestó el señor Piérola que el barco enarbolaba la bandera nacional y que tal emblema no sería arriado mientras al *Huáscar* le quedase un cañón con qué defenderlo. Este lenguaje altisonante (very tall) fue acompañado por la correspondiente acción, puesto que el conflicto duró varias horas.

La relación que se nos ha enviado a Inglaterra procede, naturalmente, del lado peruano, y es satisfactorio ver que nuestros contrarios reconocen por completo la habilidad y osadía de los nuestros.

El *Shah*, se nos dice, descargó sus andanadas y a los pocos minutos, a bordo del *Huáscar* había desaparecido todo, excepto los mástiles, la torre y la chimenea. Perseguíalo su ágil contendor, el *Amethyst* una de cuyas bombas le entró por las partes de proa (?) y reventó causando graves daños. El *Amethyst* se retiró del combate por corto tiempo, y entonces se empeño un duelo entre el *Huáscar* y el *Shah*, tratando el primero de meter el espolón a su contrario, pero resultando burlado por las diestras maniobras del barco inglés, que "parecía moverse por instinto". Las pesadas balas del *Shah* abollaron la torre del *Huáscar* y un cañón de Gatling (ametralladora) le barrió la cubierta y le acribilló la chimenea; y cuando después del combate el *Huáscar* escapó a favor de la neblina, logró librarse de una lancha de vapor que con un torpedo enviaban sus infatigables antagonistas para completar su ruina.

Tal es la acción que el Presidente Prado llama "gratuito ultraje" y por la cual, estimulado aparentemente por los clamores de las turbas de Lima, pide satisfacción.

Ahora bien, aun cuando el Perú es en más de un sentido un enemigo despreciable, no debemos causarle mayor daño que a la potencia más altiva que disponga de millones de hombres armados y alardee en ambos continentes.

Tiene derecho a la justicia, ni más ni menos.

Si resultase que el almirante de Horsey se ha atropellado al suponer que el *Huáscar* se metió en empresas piráticas contra súbditos ingleses, indudablemente será censurado. Sin embargo, no debemos prejuzgar la cuestión en contra del valiente almirante, ni emplear palabras de elogio para un estado cuya jactancia acerca del honor nacional no impide el pillaje sistemático de millares de familias inglesas, que en hora menguada para ellas se fiaron tanto de la existencia del honor peruano como para emplear sus ahorros en sus bonos sin valor.

(*) *El Comercio*, edición de la tarde, 18 de agosto de 1877.

ANEXO F

En el Parlamento
(Sesión del 16 de julio)

Mr. A. Egerton, contestando al capitán Pim, dijo que no había inconveniente en presentar la narración del almirante de Horsey sobre el combate de los buques de su mando con el *Huáscar*.

Pero en concepto del gobierno de S.M., sería muy inconveniente hacerlo hasta no presentar al mismo tiempo el juicio del Almirantazgo sobre este asunto.

El expediente se halla ahora en manos de los abogados de la corona, y confiada en que no dilatarían su dictámen.

(Del *Daily News* de Londres) (*)
Domingo, julio 15, 1877

Hoy publicamos una carta particular que nos ha dado un amigo del que la escribió y en la que se lee una relación del primer combate marítimo jamás empeñado hasta ahora por un buque de guerra inglés con un blindado de cualquier género.

Por una curiosa coincidencia la escena del combate ha sido la América española y los enemigos por raza aunque no por nacimiento, fueron nuestros antiguos contrarios los españoles.

Bajo otro concepto, el combate en nada se pareció a las hazañas de Drake ni a la famosa pelea final de Greenville.

El enemigo era considerado como pirata, y como pirata fue atacado, terminando el asunto, que parece no costó sino un hombre en la reincorporación del *Huáscar* a la Marina del Perú.

A pesar de esta falta de interés dramático, las personas que no estiman la batalla sino por lo que vulgarmente se llama su carnicería, encontrarán que esta escaramuza o pase de armas no carece de enseñanza.

El Perú, desgraciadamente, no deja de parecerse al estado italiano donde un viajero al ver las calles llenas de gente, preguntó la causa del agrupamiento y recibió por respuesta: "Niente Signor, nientissimo: una revoluzione". Las revoluciones abundan tanto en el Perú como las borracheras en los pueblos ingleses y cuando el *Shah* y el *Amethyst* llegaron al Callao el 7 de mayo, no extrañaron sus oficiales encontrar que Nicolás de Piérola estaba haciendo una nueva tentativa para llegar al poder.

La carrera de Piérola, según la describe la carta que publicamos, no es semejante a la del antiguo griego o cabecilla italiano de la edad media: tres veces se le ha juzgado por derribar al gobierno y en la presente ocasión se hallaba desterrado en Chile cuando empezó el alzamiento; pero las esperanzas de los desterrados no son en el Perú desesperanzas de proverbio.

La faccción Piérola se apoderó del *Huáscar*, monitor de torre y el más fuerte barco de la marina peruana y tranquilamente se hizo a la mar el día 6 de mayo.

(*) *El Comercio*, edición de la tarde, 18 de agosto de 1877.

No hubo resistencia, y para entender lo que después pasó en Lima, debemos recordar que para los insurgentes el *Huáscar*, en aquel momento, era el Estado.

Todo el mundo sabe que la escuadra ateniense sabiendo que la ciudad se había rebelado contra ella, decretó que ella era Atenas; pues de la misma manera el *Huáscar* era el Perú, Piérola presidente y Prado en tierra con su ejército y su escuadra y su todo era el verdadero traidor y rebelde.

Alégase que el compendioso *Huáscar*, no solamente se declaró beligerante, sino que trató a los barcos neutrales, y entre otros a los ingleses, con mano desautorizada.

La palabra pirata no parece bastante fuerte para calificar la conducta que sus oficiales se permitieron: a dos buques de la compañía de navegación del Pacífico les hicieron fuego, los detuvieron y les sacaron pasajeros, y a un barco inglés le quitaron el carbón de a bordo.

El gobierno de tierra en el Perú, el presidente Prado declaró que no era responsable por los actos arbitrarios del *Huáscar*; así que el almirante de Horsey, después de consultar al Encargado de Negocios de Inglaterra, se vio obligado a tomar el asunto en propia mano y a imponer al *Huáscar* que se contuviese. Con tal misión salió el *Shah* para el Sur, y al *Amethyst* que estaba en Chile, se le mandó bajar.

El *Huáscar* bombardeó el 29 de mayo una pequeña población al norte de Iquique y concluido este trabajo hizo rumbo al norte.

La escuadra peruana compuesta de un blindado de batería, una corbeta y una cañonera salió a perseguirlo y el *Huáscar* se batió hora y media con estos buques, y siendo él bueno y estando bien manejado por los dos hermanos Carrasco llevó la mejor parte de un combate indeciso, porque en los 90 minutos de pelea pasó con una bomba la chimenea del otro blindado y entonces otra bomba le dio a él en uno de sus cañones y se retiró de la acción y se marchó para el norte.

Poco después de las 12 del siguiente día, según sabemos, el *Shah* divisó al *Huáscar*, que según las miras políticas ya explicadas, llevaba la bandera peruana en el palo mayor y en el pico, y estaba listo para la acción. Un cañonazo del *Shah* le puso al habla y un oficial inglés le intimó rendición.

El almirante, por supuesto, manifestó que él no obraba sino a favor de los intereses británicos y que no le movían simpatías ningunas con el gobierno peruano de tierra, ni con ningún partido en el doméstico disturbio.

Fácilmente comprenderá el lector que los motivos del almirante nada importaban a la tripulación del *Huáscar*, que no deseaba ser desembarcada en abrigado puerto con sus bienes, sino mantener sus aspiraciones contra el gobierno de su país.

Si hubiera tenido bastante prudencia para abstenerse de ataques contra la bandera inglesa, su ambición no habría sido cruzada por marinos ingleses.

Con política, pero con firmeza, Piérola se negó a un avenimiento y el primer tiro fue disparado a las 3 y 6 m.

El plan del *Huáscar* consistía en andar adelante y atrás frente a la pequeña población de Ilo, como el muchacho que se para frente a una puerta de tienda cuando su enemigo lo amenaza con una piedra.

El *Shah* por descontado no podía hacer fuego mientras pudiese causar daños a las propiedades particulares en tierra y el *Huáscar* esperaba sacar partido de las dificultades de la navegación.

Como calaba la mitad de las brazas del *Shah*, se mantenía a una distancia de milla o milla y media, y a esta distancia el cañón inglés de 9 pulgadas pudo penetrar la torre del *Huáscar*.

Si el buque inglés trataba de acercarse, su más veloz contrario podía virar y embestirle con el ariete antes que el otro pudiese ganar terreno. A las 5 el *Huáscar* estaba fuera de los arrecifes y el *Shah* se le acercó cuando el barco pirata mostraba la intención de embestirle. Al estrecharse la distancia, el cañón Gatling del castillo de proa del inglés apagó los fuegos del peruano en la cubierta. Un torpedo de Whitehead, con velocidad de 9 millas por hora, fue lanzado contra el *Huáscar* que a la sazón viró huyendo con toda su velocidad de 11 millas. Débil, pero siguiendo adelante, pudo verse al torpedo seguir en su dirección recta, aunque desesperadamente fuera del blanco. Aquí le valió al *Huáscar* su velocidad: se metió a tierra bajo la población, vino la noche y terminó el combate.

A favor de la neblina se escurrió dejando al *Shah* y al *Amethyst* con ligeros daños en el cordaje, pero con los cascos sin tocar.

Al día siguiente se tomaron enérgicas medidas para destruir al *Huáscar* con torpedos, pero en esta coyuntura podemos decididamente alegrarnos de que las fuertes medidas fueran innecesarias. El *Huáscar* se había rendido a la escuadra peruana.

No necesitamos repetir aquí detalles sobre la estructura del *Huáscar* y su ingenioso aparato para repeler un abordaje con chorros de agua caliente, siendo importante únicamente observar que le habían acertado 70 ú 80 tiros disparados con gran desventaja. Sus averías fueron principalmente en la cubierta, botes, chimenea y cordaje. Una granada más decisiva había penetrado el casco dos pies más arriba de la línea de agua, en un punto en que el blindaje tiene 3 1/2 pulgadas, y un solo proyectil dio de frente a la torre, penetrando 3 pulgadas.

De esta suerte el gobierno peruano ha recobrado, aunque con averías, un buque al que nunca se debió permitir por sus propios compatriotas abandonar la escuadra para molestar el comercio de potencias amigas.

Se dice que en el ataúd del único hombre muerto en el combate se colocó una inscripción que decía: "Muerto en defensa de su país contra el inglés". Esto se hizo en Iquique, y parece que en Lima y el Callao se tenía la misma torcida inteligencia de lo ocurrido.

Nadie espera gratitud por meterse en querellas domésticas y quizá nadie cuenta aquí con que la lógica peruana distinguirá entre la represión de un pirata y la intervención en la política de los partidos.

Después de todo, los partidarios de Piérola y Prado y La Puerta sienten que todos son peruanos y que es desagradable tener un buque peruano reintegrado por influencia extranjera.

No sabemos qué condiciones ha pactado Piérola con sus paisanos; pero en todo caso su fuga parece que lo ha enaltecido en la opinión de ellos.

Pirata o no, se dirá que en un fuerte buque de torre se negó a rendirse a dos buques de madera.

Pero si este modo de ver es corriente en el Perú y si guía o no a la amistad y reconciliación, debemos siempre desear que las facciones allí arreglen sus disputas sin arrastrar a los extranjeros a la revuelta.

Es de presumir que la conducta del *Huáscar* justificó la acción del almirante de Horsey, pero esta acción no es de desear aun cuando sea inevitable.

Entre tanto, según sabemos, la posición de los ingleses residentes en la tierra de los temblores y las revoluciones, es menos satisfactoria que de costumbre.

Del *Times* de Londres (*)
Sábado, julio 14

Un corresponsal naval nos envía una relación del combate entre los buques de S.M.B. *Shah* y *Amethyst* y el rebelde peruano *Huáscar*. La relación aunque muy gráfica e interesante, nos deja, lo confesamos, en nuestro original estado de perplejidad en cuanto a las razones que tuvo el Almirante para intervenir:

"Cuando llegamos al Callao, el 7 de mayo, nos hallamos con que el Perú iba a entrar en otra revolución. La noche anterior —mayo 6— los partidarios de Nicolás de Piérola, candidato revolucionario desterrado en Chile, se habían apoderado del blindado monitor *Huáscar*, la nave más fuerte de la armada peruana. Media hora después de la captura se proyectó todo género de planes, pero no se dió ningún paso activo, y el *Huáscar* quietamente se encaminó hacia el Sur para embarcar a Piérola en algún puerto boliviano o chileno.

Se lanzó el acostumbrado manifiesto revolucionario contra el presente gobierno, pero aguardando la llegada de su Jefe, los revolucionarios no dieron ningún paso decisivo en la costa. El gobierno, después de una demora de seis días, despachó la escuadra peruana y tres regimientos para proteger el Sur.

El contralmirante de Horsey, Comandante en Jefe de la Estación Británica en el Pacífico, después de hacer esfuerzo para mantener una posición neutral, al fin se vio obligado a protestar contra las depredaciones del *Huáscar* en propiedades inglesas; habiendo sido interceptados dos vapores de la compañía de navegación por vapor, a los que se hizo fuego, y de los que, a la fuerza, se extrajo dos pasajeros y tomado carbón, a la fuerza, de otro buque inglés. El gobierno peruano se declaró al mismo tiempo no responsable de ninguno de los hechos que cometiera el *Huáscar*.

El almirante de Horsey se vio obligado, en consecuencia, a tomar el asunto en sus manos y después de consultar con el Encargado de Negocios de S.M.B., el *Shah* zarpó para el Sur el 18 de mayo, dando órdenes al mismo tiempo al buque de S.M. *Amethyst* que viniera de Chile.

En Iquique recibimos noticias de que Piérola se había embarcado a bordo del *Huáscar* en Bolivia. Esa noticia nos hizo creer que trataría de desembarcar en Ilo o en Quilca, al norte de Islay, donde sus principales partidarios lo aguardarían. Por esta razón, en compañía del *Amethyst* recorrimos la costa tocando en varios puertos para obtener noticias. El 29 de mayo, estando sobre Islay, el *Amethyst* nos trajo la nueva de que el *Huáscar* había bombardeado el día anterior a Pisagua, pueblecito al norte de Iquique, y que últimamente se le había visto navegando hacia el Norte.

La escuadra peruana compuesta de la fragata blindada *Independencia*, la corbeta *Unión* y la cañonera *Pilcomayo* (los dos últimos vapores muy andadores) se dirijió a Pisagua luego que oyó el bombardeo y tuvo un combate

(*) *El Comercio*, edición de la tarde, 18 de agosto de 1877.

con el blindado rebelde que duró hora y media sin que recibiera avería alguna, a excepción de una bala que atravesó la chimenea de la *Independencia*; en ese momento uno de los cañones del *Huáscar* fue desmontado por una granada que se introdujo en la boca lo que hizo que se retirara de la contienda hacia el Norte.

Si no hubiese ocurrido este accidente no puede dudarse de que el *Huáscar* hubiera desarmado a la escuadra peruana.

La noticia anterior nos hizo navegar a todo vapor hacia el Sur, cuando al frente de Ilo a la 1 p.m. divisamos un vapor, que un cuarto de hora después reconocimos era el pirata *Huáscar* en son de combate, con la bandera peruana al tope.

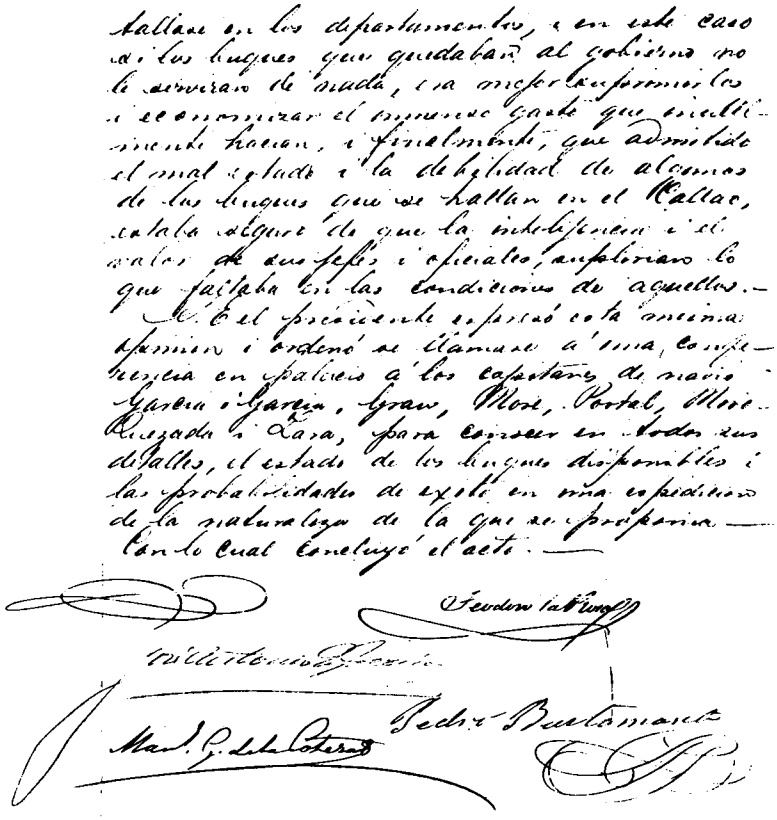
Al vernos, inmediatamente varió de rumbo y navegó hacia la costa. De la misma manera nosotros variamos de rumbo para interceptarlo, disparando un cañonazo al mismo tiempo para llamarlo. Fue enviado a bordo el teniente Rainer para exigirle se entregase a la bandera británica, asegurándole que si lo hacía, los individuos y la propiedad particular serían respetados y desembarcados en un puerto conveniente; que el almirante obraba enteramente en protección de los intereses británicos sin mezclarse en las cuestiones de partido. La demanda fue rechazada por Piérola, quien cortésmente solicitó que el almirante no se aprovechase de la posición del *Huáscar*, habiéndose una vez acercado y detenido para comunicar con él. Aseguró que el almirante inglés haría muy mal si se determinase a no acceder a su petición. Después de izar nuestro bote, el almirante de Horsey dio a Piérola cinco minutos para que pensase y arriase su bandera. A la expiración de este tiempo se disparó un tiro sin bala y en seguida otro con bala que pasó por su proa. No arriando su bandera, principiamos el ataque a las 3 y seis minutos y el *Huáscar* nos contestó con bombas disparadas por los cañones de la torre. Inmediatamente navegó a todo vapor hacia el pueblo de Ilo y continuó maniobrando atrás y adelante al frente de él, obligándonos frecuentemente a cesar el fuego para evitar destruir propiedades, y también para frustrar su intención de arrastrarnos tras él; su calado siendo sólo de 14 pies y el del *Shah* de 27. A más, la navegación era muy peligrosa por las rocas y bancos que hay a la entrada de la bahía, nuestra línea era por consiguiente de 1,500 a 2,000 yardas, distancia a la que nuestros dos cañones de 9 pulgadas podían penetrar su torre y los de 7 su casco en los extremos no sirviendo nuestros cañones de 64 y los del *Amethyst* para barrer la cubierta, y destruir botes y obra muerta, para lo que son excelentes: a esas distancias de tiro los nuestros no podían tocarle sino de rebote por ser alta la puntería. Debido al tamaño y peso del *Shah*, y al reducido espacio de que disponíamos para maniobrar, no podía aprovecharnos del vapor para acercarnos a una línea de tiro de 1,000 a 1,200 yardas y detenernos a hacer un fuego nutrido porque la mayor rapidez de los movimientos del enemigo hacia tal acción peligrosa y el riesgo de varar antes que pudiéramos replegarnos (gather way) era muy grande. Hallándose el *Huáscar* libre de los bancos a las 5 p.m. aprovechamos de esa oportunidad para acercárnosle; el enemigo de la misma manera se estrechó con evidentes señales de varar, haciendo tiros con su cañón de 40. Nuestro cañón Gatling principió entonces a hacer fuego desde la cofa, consiguiendo que abandonaran sus cañones de cubierta. Inmediatamente nuestros cañones de babor principiaron a hacer fuego a discreción. Se largó un torpedo Whitehead en el momento de pasar, pero el *Huáscar* en ese instante alteró el rumbo volviendo

Sesion del 1º de mayo de 79.

Reunidos los ministros que suscriben bajo la presidencia de S. E. el Jefe del Estado, se ocupó el consejo de las medidas necesarias para develar la maniobra del "Huascar" i evitar que ella se estienda á ninguna parte del territorio. Se acordó mandar á Arequipa una division del ejercito á las órdenes del señor general ministro de la guerra D. Pedro Bustamante, á fin de que atendida con oportunidad i reprima los movimientos revolucionarios que se intenten en el sur.

S. E. el Jefe del Estado. Ministro de la Guerra. Ministro de Relaciones Esteriores. Ministro de Hacienda.

El ministro de relaciones esteriores indicó que debia organizarse i despacharse con la posible brevedad una division naval compuesta de los buques de guerra "Independencia" "Union" i Atahualpa, á bordo de la cual se miná la "Pilcomayo" despues de su regreso de Iquique: que esta escuadra aun—que no de custodiar hasta cerciorarse del trasporte que conduzca la division del ejercito, i de dejar en Iquique, para custodia de dicho puerto, el monitor "Atahualpa" debe emprender una activa persecucion del "Huascar" hasta rendirlo: que recomendaba la adopcion de estas medidas a pesar de la opinion contraria de anteriores sesiones por diversas personas a los miembros del gabinete, fundándose en que en aquellas fechas eran fundados los temores de que el Huascar pudiera destruir en un combate o apoderarse de toda la escuadra, cuando porque se contaba imposibilitado de dar al Huascar alcance de toda la costa, con que el gobierno pudiese mandar fuerzas en los demas elementos necesarios para consolidar la revolucion que se-



Acta del Consejo de Ministros del
7 de mayo de 1877 en donde se da cuenta
de la rebeldía del monitor *Huáscar*.

la popa y el torpedo no le alcanzó; el *Huáscar* andando ciertamente 11 millas y el torpedo teniendo solo un andar de 9 no logró tocarlo. Se observó que el torpedo se dirijía en derechura hacia él en la mitad de la distancia. El *Huáscar* entonces a todo vapor se acercó al pueblo y anocheciendo, eran las 5.45 p.m. cesamos el fuego y nos retiramos de la línea de combate. Ni el *Shah* ni el *Amethyst* recibieron daño alguno durante el combate, aunque los tiros del *Huáscar* eran buenos y bien dirijidos, habiendo caído casi todos en el agua a los costados y rebotando sobre el buque causando daños insignificantes en las jarcias, etc.

La mayor desventaja que teníamos era la que causaba el que el *Huáscar* estuviera casi junto a la costa, y nosotros pocas veces podíamos determinar la distancia conveniente. A las 9 p.m. la lancha a vapor con torpedo de botalon (outrigged torpedo) y la ballenera con el Whitehead, al mando del teniente Lindsay, fueron enviados a la bahía de Ilo con el objeto de destruir al pirata blindado. Al llegar delante del pueblo, luego descubrieron que el *Huáscar* se había escurrido al amparo de las tierras altas, por estar la noche sumamente oscura y con niebla sobre la costa. Los botes regresaron a las 3.30 a.m.

Estando todavía bajo la impresión de que el *Huáscar* se dirijiría hacia Quilca para desembarcar a Piérola, navegamos hacia el norte, enviando al *Amethyst* a Mollendo (Islay) para obtener noticias. En la tarde del 30 de mayo vimos que el *Amethyst* venía hacia nosotros y nos informó que el *Huáscar* se había dirijido a Iquique. Inmediatamente navegamos a todo vapor hacia el sur, llegando a Iquique a las 6 p.m. tratando de destruir al pirata por medio de torpedos.

Al abrigo de la noche se echó al agua la lancha a vapor y se preparó una falúa y la ballenera para que la acompañaran. Se envió al *Amethyst* a abordar un vapor que pasaba para obtener noticias. Apenas se había alejado de nosotros cuando nos llamó por medio de cohetes, cañonazos y luces azules y por él fuimos informados de que el *Huáscar* se había entregado esa mañana a la escuadra peruana. Llamamos los botes y permanecimos al frente de Iquique hasta la madrugada; luego entramos y anclamos bajo los saludos de la escuadra peruana. Encontramos al *Huáscar* anclado, rodeado de la escuadra, Piérola y los oficiales prisioneros, y la insurrección acabada. Esta es la tercera vez que Piérola ha tratado de derrocar al gobierno y ha fracasado; siendo una de sus aventuras también en Ilo, en el *Talismán* un buque inglés cuya aprehensión dio lugar a importantes cuestiones entre Inglaterra y el Perú, que recientemente han terminado amistosamente. El teniente de artillería y el teniente de la marina real fueron enviados a bordo del *Huáscar*, con permiso del comodoro peruano, para tomar datos de los daños causados durante el combate.

(Después de describir minuciosamente al *Huáscar* continúa así la carta que traducimos):

Hasta donde puede juzgarse de 70 a 80 proyectiles han debido tocar al *Huáscar* principalmente en la cubierta, la chimenea, el puente, masteleros y botes, y muchos cascos de bomba se encontraban en la obra muerta de madera.

Una granada como de 9 pulgadas había tocado al casco por estribor a dos pies de la línea de agua y a 50 de la popa en la cámara de adelante estalló en la espalda y dispersando en todas direcciones sus cascos, hirió a un hombre, la granada continuó su camino matando al centinela y llegando a la cámara

opuesta se clavó en la plancha interior. Las planchas en este sitio eran de 3 y media pulgadas tanto fuera como dentro. La obra muerta de cada lado había sido barrida; dos granadas de 64 penetraron la obra muerta y dejaron abolladuras en las planchas; un tiro de grueso calibre, probablemente de rebote, golpeó el filo de la plancha del lado de estribor hundiéndola en una profundidad de tres pulgadas, después de haber atravesado obra muerta; otra hizo lo mismo a 2 pies de la línea de agua en un ángulo, haciendo una hendidura de 2 pulgadas de profundidad y 18 de largo. En el lado de babor hubo un tiro semejante de rebote. El casco mismo manifestaba que diferentes granadas de 64 le habían tocado dejando sólo una señal; un tiro tocó la popa por babor y pasó a estribor astillando un bao de fierro. El cañón de chimenea y la chimenea fueron tocados cerca de doce veces por tiros y traspasados por el cañón Gatling. La torre fue una sola vez tocada por un proyectil de 7 pulgadas, golpeó directamente y penetró tres pulgadas. Las jarcias a babor de proa fueron destrozadas y todos los botes destruídos. El *Huáscar* combatió y maniobró admirablemente dirigido por los dos hermanos Carrasco tenientes de la marina peruana, que habían abrazado la causa de Piérola y que habían sido los actores principales en la toma del buque en el Callao. El hermano mayor dirigía la maniobra del buque y el menor combatía en la torre. Los residentes ingleses en Iquique se alegraron mucho de nuestra llegada porque se habían hecho circular por los peruanos rumores de que el *Shah* estaba varado en la costa y que el *Amethyst* se había incendiado.

Con respecto a accidentes, solo una persona murió y otra fue herida como está bien probado, aun cuando se ha hecho correr el rumor de que habían sucumbido mucho más. La víctima de nuestra granada de 9 pulgadas fue enterrada en Iquique, cubierto el ataud con la bandera peruana y con una inscripción que decía "Este hombre murió combatiendo por su patria contra los ingleses".

Esta es la primera vez que un buque de guerra inglés haya combatido contra un blindado de cualquier clase y también de que buques de madera lo hayan hecho contra un buque de torre, y por consiguiente no puede dejar de ser interesante.

Sin embargo de las desventajas en que estuvimos al respecto de ser de fuerza inferior y teniendo que empeñarnos en aguas estrechas y mal sondeadas, logramos arrojar a nuestro enemigo sobre la costa al frente de un pueblo desarmado donde no podíamos seguirlo en razón de nuestro calado de agua e inflijirle más daños de los que se alegró escapar a la sombra de la noche, lo que claramente prueba que no deseaba renovar el combate. Habiéndonos eludido por un tiempo, para evitar el ineludible resultado se entregó a sus compatriotas intentando primero, inútilmente, persuadirlos para que se le juntasen en un ataque general contra nosotros, y obteniendo tales concesiones que nosotros en Inglaterra no sabemos acordar a rebeldes.

Así acabó en lo que a nosotros toca, un asunto que podría haber traído serias consecuencias a la pequeña fuerza británica en la estación, pero que era necesario para enseñar a los revolucionarios peruanos, que en sus periódicas luchas interiores, deben respetar la bandera británica".

Versión inglesa

Del encuentro entre la fragata británica *Shah* y el monitor peruano *Huáscar*

(Del *Daily Morning Call* de San Francisco) (*)

Encontrándose actualmente en el puerto la fragata *Shah* de S.M.B., pasó de visita a su bordo un representante de el *Call* quien mereció le diesen la narración que sigue del combate de la fragata *Shah* en consorcio con la *Amethyst* contra el blindado *Huáscar*, rebelado.

La fragata *Shah* llegó al Callao el 7 de mayo en circunstancia de haber estallado revolución. Los partidarios de Nicolás de Piérola, que reclamaban la presidencia, como obtenida a favor de éste, que se hallaba en Chile, desterrado de antemano del Perú, se habían apoderado del buque mejor de su escuadra, el tal monitor *Huáscar*, y silenciosamente zarparon del Callao, dirijiéndose al Sur, para recibir a su bordo a Piérola. Como de costumbre se publicó el manifiesto revolucionario con el lenguaje significativo del caso; pero debido a no hallarse allí Piérola ningún paso decisivo se llevó adelante en tierra. Seis días después, el gobierno despachó al Sur los buques leales de la escuadra, y un trasporte con tres regimientos para proteger los puertos que fuesen amagados.

Al almirante de Horsey se le comunicó que a dos de los vapores de la compañía de navegación a vapor del Pacífico se les había hecho fuego, detenido y sacado pasajeros y que el ariete rebelde había repuesto sus carboneras con sesenta y nueve toneladas de carbón, sacado de un buque inglés mercante, por la fuerza. El almirante, consecuente con este informe, consideró la necesidad de intervención, y especialmente cuando el gobierno peruano se negaba a la responsabilidad de los actos rapaces del *Huáscar*. Después de consultarse con el Encargado de Negocios de S.M.B., la *Shah* salió mar afuera el 16 de mayo. Se le había telegrafiado al capitán Chatfield de la *Amethyst* se reuniese con la *Shah*, y ésta corriendo la costa del Sur, tocaba en los puertos intermediarios hasta Iquique, donde encontró a su consorte fondeada, y la escuadra peruana también. Llegó la noticia que Piérola se había embarcado abordo del *Huáscar* en Cobija, puerto de Bolivia, y que probablemente trataría de desembarcarse en Ilo o Quilca, al Norte de Islay; punto en que sus partidarios principales, se creía lo aguardasen.

Combate con la Marina peruana

La *Shah* y la *Amethyst* navegaron costa arriba, tocando en los puertos en solicitud de noticias. En la altura de Islay, el 29 de mayo, la *Amethyst* le comunicó al almirante que el *Huáscar* había bombardeado Pisagua, cerca de Iquique, al Norte, el día anterior y cuando se avistó últimamente llevaba la proa al Norte. Incontinentemente de recibirse aviso del bombardeo de Pisagua, la escuadra peruana, que consistía del blindado de baterías *Independencia*, de la corbeta *Unión* y de la cañonera *Pilcomayo*, se dirijieron al punto indicado. La acción naval que tuvo lugar entre la escuadra peruana y el monitor rebelde *Huáscar*, duró hora y media y las averías fueron de poca

(*) *El Comercio*, edición de la tarde, 11 de setiembre de 1877.

consideración. Una bala penetró el cañón conductor del humo (funnel) de la fragata *Independencia*, y el *Huáscar* se retiró del combate, por habérsele obstruído la bala de un cañón con la bomba que se le cargaba, llevando rumbo al Norte. Debido a este accidente el monitor rebelde con las piezas de alto calibre de su torreón, habría efectivamente imposibilitado la escuadra que combatía. Con esta inteligencia la *Shah* hizo rumbo al Sur a todo su andar a vapor y en la altura de Ilo, como a la una de la tarde, avistó un vapor; como quince minutos después reconoció ser éste el *Huáscar*: se había dispuesto y alistado para el evento de combate, y enarbolaba el pabellón peruano de su divisa.

Las ceremonias previas a las hostilidades.

El *Huáscar* al divisar la *Shah* y la *Amethyst* en su proximidad, llevaba rumbo mar afuera; pero conociendo que se trataba de interceptarlo varió de rumbo para la costa. Los buques ingleses también cambiaron su dirección, guiados por la maniobra del rebelde, y a las 2 y 15 de la tarde llegaron a cercanías de él. Como a un tercio de milla de distancia la *Shah* le disparó un cañonazo con pólvora (blank shot) como señal de ponerse a la espera, cuya amonestación surtió el efecto debido. Los preparativos a bordo del *Huáscar* para batalla se dejaban ver claramente a esta distancia. Su formidable torreón que monta dos cañones que despiden proyectiles de 300 libras, apuntaban sus bocas a la *Shah* y los bastiones de defensa dispuestos para la pelea. Y defendiéndose este con resolución firme, evidentemente puede resistir toda tentativa de captura. La *Shah* envió a un bote a cargo del teniente Rainer a el *Huáscar* con la siguiente exigencia. "Qué se rinda el buque en nombre de la Reina de Inglaterra, a consecuencia de actos ilegales y depredaciones cometidos contra propiedad británica. Caso de rendirse pacíficamente, se les asegurarían sus vidas y su propiedad personal, y el almirante haría que fuesen desembarcados dentro de una distancia razonable. El almirante al obrar de este modo era exclusivamente en protección de intereses británicos y repudiaba complicidad alguna o interés de partido hacia el gobierno peruano actual. Que, en el evento de resistencia al cumplimiento de la orden comunicada, Piérola y sus acompañantes tendrían que sufrir las consecuencias". La contestación fue: "Que al almirante se le había dado informes falsos; que el Presidente del Perú, Piérola (dándose el título él) se encontraba a bordo, y que, si los buques británicos hiciesen fuego al *Huáscar*, sería que Inglaterra le hacía guerra al Perú, y que por estas razones él rehusaba acceder a su pedido, y se resistiría hasta el último extremo. Piérola a más de la repulsa de rendirse, agrega en su contestación al almirante la instancia de que no se aprovechará de la ventaja que el *Huáscar* le hubo ofrecido con haber acortado su andar, y detenídose para comunicarse con su bordo; y en conclusión dijo: que quedaba a discreción del almirante el obrar como mejor le pareciere". La *Shah* izó su bote, siguió con su maniobra y le dio a Piérola cinco minutos para resolverse si arriaba o no su bandera. La *Shah* cumplidos los cinco minutos disparó otro cañón a taco, y otro en seguida a bala a través de la proa de el *Huáscar*. El pabellón aún flameaba a su tope y la *Shah* comenzó de veras la batalla a las tres y seis.

Maniobras de la batalla

La *Shah* principió el ataque con la batería a babor por escalones, pudiéndose manejar así la artillería, como a la vez descargar por baterías o andanadas por electricidad, que se opera en garitas a prueba de bala en las baterías. El *Huáscar* contestó a este saludo con los cañones de su torreón, que pasaban silvando con poca avería en las jarcias de juanetes y sobre juanetes; al mismo tiempo se alejaba a todo su andar para la costa con dirección al puerto de Ilo que se encontraba indefenso, y sirviéndole de excusa esta retirada súbita. Recorría de un extremo a otro la costa de la población y la *Shah* y la *Amethyst* tuvieron que suspender el fuego, en muchas ocasiones, a fin de evitar la destrucción de propiedades en tierra, y era también evidentemente su intención el atraer la *Shah* a que entrase en poca agua, donde el *Huáscar* que sólo cala 14 piés, y su contrario 27, se varase, y él con su espolón inutilizarla. Sobre todo, la navegación era peligrosa, debido a peñascos y bajíos en la embocadura de la bahía. En cuatro ocasiones, durante la acción más afuera al acercarse la *Shah* a el *Huáscar*, éste trató de hundir aquella, pero fue evadido por la mucha destreza de sus tripulantes, a la vez que ésta le descargaba sus andanadas por electricidad, y el fuego constante del mitralleuse (Gantting gun) (Sic) colocado en la cofa de trinquete, con cuyo efecto se desalojaba la cubierta del enemigo, y el manejo del timón se hacía incierto. A consecuencia del peligro de la navegación, el alcance de la artillería de la *Shah* se limitaba en su máximo de 1,500 a 2,500 yardas a tiro fijo, y situado el monitor cerca de la costa, se hacía difícil atravesasen los proyectiles la distancia con precisión. A esta distancia los dos cañones de nueve pulgadas de la *Shah* son de fuerza suficiente para penetrar el torreón y el casco, y los de sus baterías, de siete pulgadas, las extremidades del casco, mientras que los de sobre cubierta de sesenta y cuatro de bala bucca (sic), y la artillería del *Amethyst* solo servían para barrer la cubierta y destruir las embarcaciones y obras muertas, que ejecutaron eficaz y destructivamente. En cuanto a mayor distancia del alcance de las piezas de mayor calibre de la *Shah*, la bala que no acertaba y que caía cerca del costado de el *Huáscar* pasaba por encima, de rebote, por la elevación de la trayectoria.

Un torpedo echado al agua

Como a las 5 de la tarde el *Huáscar* salió de los bajíos y la *Shah* se aprovechó de la circunstancia, acercándosele. El *Huáscar* parecía que iba resuelto en arremeterla, haciéndole fuego así que avanzaba. Fue entonces que el mitralleuse de la cofa de trinquete empezó sus descargas sobre la cubierta del *Huáscar*, y se dejaban ver desiertos los cañones. La *Shah* disparaba los cañones de babor, uno tras otro, mientras que le dirijía al *Huáscar* un torpedo, (Whitehead torpedo) que a la sazón solo mediaban 400 yardas de distancia de un buque a otro, y este inmediatamente varió de rumbo aumentando su andar, librándose con tiempo del designado torpedo, que indudablemente fue visto de su bordo. El *Huáscar* andaba once millas cuando menos, y el torpedo no pasaba de nueve. Este se observaba que iba rectamente al *Huáscar*, él que se libró oportunamente, llevando rumbo al puerto que desde el principio le servía de refugio. Principiando ya a oscurecerse, el *Shah* y la *Amethyst* cesaron sus fuegos y se retiraron fuera de tiro a las 5 y 45 p.m. Durante la pe-

lea las balas de el *Huáscar* no acertaban los costados ni extremidades de los dos vapores, *Shah* y *Amethyst* aunque las descargas eran buenas y bien dirijidas, daban cerca de sus costados y pasaban de rebote por encima y entre las jarcias, causando averías de poca monta.

Otra tentativa de volar el monitor *Huáscar*, se trató de llevar adelante a las 9 de la noche. La pinaza a vapor, fue equipada, y una ballenera, cada una llevando un torpedo Whitehead al mando del teniente Lindsay, enviado a la localidad que se presumía se encontrase el *Huáscar*. Estas entraron a la bahía de Ilo, y no encontraron el objeto de su comisión. Este, el monitor, a la sombra de las alturas se había retirado, sin embargo de la neblina y oscuridad total de la noche. Subsiguientemente tuvieron aviso, la *Shah* y *Amethyst*, que el monitor *Huáscar* había pasado al Sur y entrado en Iquique, donde procedieron en su persecución para repetir la tentativa de su destrucción por medio de torpedos; pero fueron informados que se había sometido a la escuadra peruana y que la revolución había fracasado. Por lo que se dejaba ver, de setenta a ochenta proyectiles de cañón le hubieron acertado al monitor *Huáscar*, principalmente en la cubierta, en el aparejo o forro del cañón del humo, en el puente, en los palos y botes y muchos fragmentos de bombas enterradas en la obra muerta. Uno de los proyectiles de 9 pulgadas penetró la popa a estribor como a dos pies de la flor del agua y cincuenta a la proa, reventó en la cámara de oficiales mayores, y uno de los muchos fragmentos hirió a un hombre y la base mató un centinela en la cámara opuesta y se enterró en el forro del costado a babor. Impresiones del fierro destructor se dejaban ver palpablemente; todos los botes fueron despedazados; todas las obras de la cubierta quedaron como destruídas y una bala de siete pulgadas penetró de soslayo el torreón unas 37 pulgadas. Los dos hermanos Carrasco, tenientes de la marina peruana, dirijieron la pelea y las maniobras del *Huáscar* admirablemente. Se corrían rumores que hubieron algunos muertos en el combate; la *Shah* y *Amethyst* fueron afortunadas en el combate de no habérseles tocado con un proyectil de los cañones Armstrong del calibre de 300 libras que monta el torreón, que les hubiera abierto portillos de uno y otro costado, y el uno o el otro o ambos buques hubieran zozobrado súbitamente en caso que el *Huáscar* los hubiera embestido con choque de fuerza suficiente.

ANEXO G

La reclamación peruana por la intervención británica

Legación del Perú

Londres, 27 de noviembre de 1877

A Su Excelencia
El muy honorable
Conde de Derby

Mi Lord:

Conforme a lo que tuve el honor de decir a V.E. en nuestra entrevista, acompaño hoy un Memorándum que contiene la exposición que a nombre de mi Gobierno dirijo al de Su Majestad Británica sobre la cuestión *Huáscar*.

No necesito asegurar a V.E. que me será muy grato contribuir con todos los medios de información que estén a mi alcance al esclarecimiento de cualesquiera hechos o aserciones que pudiesen suscitar alguna duda.

Confiando en que V.E. se servirá acoger la demanda de mi Gobierno con los sentimientos propios de la justificación del de la Gran Bretaña, aprovecho la ocasión de repetirme de V.E. muy atento obediente servidor.

PEDRO GALVEZ.

Legación del Perú

Memorándum sobre la cuestión *Huáscar* de Pedro Gálvez al Ministerio de Relaciones Exteriores de Gran Bretaña.

Sustraido a la obediencia de sus jefes el monitor *Huáscar*, por extravío de algunos oficiales subalternos, el día 6 de mayo último se apresuró el Gobierno del Perú a tomar las medidas necesarias para recobrarlo cuanto antes y evitar los daños que pudieran causar al país los autores de ese atentado. Dos días después, decretó que se abriese juicio a esos oficiales y sus cómplices; declaró que de los actos que ellos ejecutasen no era responsable la República y ofreció recompensar a los que restituyesen o contribuyesen a restituir el *Huáscar* a las autoridades legales. Envió al mismo tiempo en su persecución la Escuadra peruana y fuerzas a los lugares del litoral a donde aquél pudiera dirigirse.

Tales disposiciones tendían a impedir el éxito de la sublevación, privándola de todo crédito para proporcionarse recursos, y a ofrecer un estímulo más a los que, en interés del orden público, deseasen y pudiesen cooperar al sometimiento del monitor a las autoridades legítimas.

La Escuadra salió del Callao llevando los cuerpos de ejército destinados a las poblaciones de la costa. Pero el *Huáscar*, que navegaba con toda independencia y que le llevaba la ventaja de los días que ella empleó en alistarse y la del tiempo tempestuoso que sobrevino, arribó sin obstáculo a algunos puertos y ejecutó actos que han sido objeto de diversas apreciaciones. Esos actos son los siguientes.

En Mollendo dos oficiales del *Huáscar* pasaron a bordo de un vapor inglés de la Compañía de Navegación del Pacífico, el *Santa Rosa*, anclado en el mismo puerto; pidieron la correspondencia que hubiese para el Gobierno del Perú y, negada que les fue, se retiraron.

Continuando el monitor su viaje al sur, encontró otro vapor de la misma Compañía, el *John Elder*, y lo detuvo; un oficial pasó a su bordo a pedir la correspondencia para el Gobierno del Perú, igualmente que a inquirir, si conducía tropa; pero, rehusada aquella demanda, se retiró, después de haber comprado al contado varios objetos. La detención del *John Elder* duró una hora y cinco minutos.

Siguiendo el *Huáscar* su marcha apoderóse del puerto de Pisagua, cuya guarnición, de ordinario pequeña, no pudo resistir a las fuerzas que desembarcó. Nombró entonces empleados de aduana y otros, en reemplazo de los que habían abandonado sus puestos por no someterse a los sublevados y habiendo arribado allí en esas circunstancias otro vapor de dicha Compañía, el *Colombia*, su capitán, no encontrando las autoridades legítimas, admitió que lo despachasen las que su lugar usurpaban; les entregó la correspondencia destinada a ese punto, y, sin oposición, dejó extraer de su buque dos jefes, coronel Varela y teniente coronel Espinoza, que viajaban en comisión del Gobierno.

Durante el período de tres días que duró la ocupación de Pisagua por fuerzas del *Huáscar*, ordenó el jefe de éstas a la barca inglesa *Inuncina*, anclada en ese puerto, que le entregase unas toneladas de carbón propiedad de un ciudadano peruano, el señor Loayza. Mas como, según dicen los oficiales de esa barca, se le negó no sólo el carbón, sino el auxiliar su trasbordo al *Huáscar*, fue necesario que gente de la tripulación de éste verificase ese trabajo, como lo hizo, remitiéndose en seguida al capitán del *Inuncina* un recibo firmado por el jefe del monitor.

De Pisagua se dirigió el *Huáscar* a puertos de Bolivia y Chile, regresando finalmente a Cobija, donde recibió una nota del contralmirante de Horsey, fechada el 16 de mayo en el Callao, intimándole que no podía tolerar ninguna ingerencia en buques, súbditos o propiedades británicas de parte de un buque revolucionario, y que cualquiera acto de esa clase que ejecutase pondría al contralmirante en el caso de capturarlo y entregarlo a la autoridad legítima. Indicaba en esa nota los hechos referidos respecto al *Santa Rosa* y al *John Elder* y añadía que cualquiera detención forzada de súbditos británicos a bordo del *Huáscar* sería también un motivo para capturarlo. Con fecha 22 del mismo mes se le contestó, en resumen, que debía ser neutral en cuestiones interiores del Perú, que estaba equivocado en suponer que el *Huáscar*

atacase personas o intereses británicos, que se rechazaba su amenaza y que se resistiría la agresión que llegase a tener lugar.

De Cobija se dirigió de nuevo el *Huáscar* al litoral del Perú, y el 28 del mismo mayo intentó apoderarse otra vez de Pisagua, pero ya entonces había allí guarnición capaz de resistirle y empeñó con ella un combate de algunas horas, al que dio término, reembarcando su gente, cuando vio venir la Escuadra peruana que vigilaba sus movimientos. Atacado por ella, se defendió algún tiempo y se retiró, acosándolo, mientras hubo luz, uno de los buques de la Escuadra que estaba preparada a perseguirlo sin tregua.

El día siguiente a este suceso encontraron al *Huáscar* frente de Pacocha, los buques de Su Majestad británica *Shah* y *Amethyst*, mandados por el contralmirante de Horsey, quien el 18 de mayo había salido del Callao en su persecución a bordo del primero de esos buques, llamando al otro que se hallaba en Chile.

El contralmirante intimó rendición al monitor, asegurándole que, si la verificaba, serían respetadas las personas que a su bordo se hallaban y desembarcadas en el lugar que prefiriesen, pero que, en el caso contrario, quedaban sujetos a ser tratados como piratas. En respuesta, se negó el carácter pirático del *Huáscar* y de sus actos, se protestó de la intervención del contralmirante en cuestiones de política interna del Perú, y se rechazó resueltamente tal intimación.

Entonces los buques británicos atacaron al monitor y se siguió un combate que éste sostuvo por algunas horas, delante de la población de Pacocha, cayendo los proyectiles de aquéllos en la costa, cerca de la estación del ferrocarril, en las colinas y valles y en los alrededores, donde un oficial de la guarnición fue víctima de una bomba que imprudentemente quiso descargar y donde ocurrieron daños que sería prolijo referir. Durante el combate mandó el contralmirante una expedición de torpedos contra el *Huáscar*, logrando éste evitarla con un oportuno cambio de rumbo. La noche puso término a la refriega, en que, aparte de considerables daños materiales sufridos por el monitor, hubo de deplorar la muerte de un hombre y las heridas de otros a su bordo.

Algunas horas después, el *Huáscar* aprovechando de la oscuridad salió de Pacocha, dirigiéndose a Iquique, donde se hallaba la Escuadra peruana a la cual se rindió.

Entretanto, el contralmirante que ignoraba ese movimiento, mandó a Pacocha otra expedición de torpedo contra el *Huáscar* y el oficial que la dirigía, equivocándolo con un vapor fondeado en el mismo puerto, el *María Luisa*, se acercó a éste para llenar su fin pero afortunadamente reconoció a tiempo su error y supo por el capitán del *María Luisa* que el monitor había dejado el puerto.

El 31 el contralmirante, siguiendo al *Huáscar* a Iquique, envió para destruirlo una tercera expedición de torpedo, que hizo regresar cuando supo que el monitor se había rendido, y entró a aquel puerto con los buques de Su Majestad, que fondearon al lado de la Escuadra peruana, cambiando saludos con ella.

El contralmirante de Horsey, durante su permanencia en Iquique, ha debido notar los efectos de su ataque al *Huáscar* con tan agravantes circunstancias y la opinión que en consecuencia iba formándose en el país, así es que, cuando regresó a la bahía del Callao y recibió informes sobre lo ocurrido en

las poblaciones del Callao y Lima con motivo de aquel deplorable acontecimiento, prefirió no fondear allí, sino seguir su marcha hacia el norte. Entonces, y por el órgano del Encargado de Negocios Mr. Graham, dirigió al Gobierno del Perú una declaración, expresando haberse visto obligado a intervenir respecto al *Huáscar* por sus actos hostiles a buques y propiedades británicos, pero que sólo había obrado en protección de éstos y no en pro ni en contra del Gobierno peruano, siendo su deber observar estricta neutralidad en negocios internos de la República.

En respuesta a la nota del Encargado de Negocios que contenía esa declaración, el Gobierno del Perú se limitó a manifestar que el asunto sería tratado oportunamente, esto es, luego que tuviese pleno conocimiento y comprobación de los hechos a que el contralmirante se refería.

Entonces el Gobierno peruano que recibía de Pacocha primero y consecutivamente de diversos pueblos de la República, sentidas protestas de la conducta del contralmirante, tuvo que ocuparse en calmar la excitación pública, y no pocos esfuerzos le costó conseguirlo, inspirando la persuación de que el Gobierno británico nunca dejaría de tener para el Perú las consideraciones que, en toda circunstancia y especialmente en casos de imprevistas complicaciones, como el que ocurría, eran de esperarse de su rectitud. Trató además de cumplir, sin precipitación pero con sobrada diligencia, el deber de procurarse esclarecimientos dignos de fe sobre todo lo sucedido, para poder dirigirse al Gobierno británico como lo verifica por mi órgano.

La cuestión que ha resultado de los hechos mencionados debe mirarse bajo dos aspectos; la extralimitación de la conducta del contralmirante en el ataque al *Huáscar*, y la violación de las aguas territoriales del Perú.

Bajo el primer aspecto quedará la cuestión esclarecida examinando la conducta del Gobierno peruano y la del contralmirante de Horsey.

La situación del *Huáscar*, por lo que hace al Gobierno del Perú, está bien definida en el decreto de mayo, pues si el buque, por su rebelión, perdió todo derecho a representar la autoridad nacional y a que ésta lo cubriese con su responsabilidad o, lo que es lo mismo, si el *Huáscar* se colocó en el caso de responder por sí solo de sus actos, su rompimiento con el Gobierno no tuvo ni pudo tener un carácter absoluto, desde que éste no renunció a recobrarlo sino, al contrario, empleó todos los medios conducentes a este fin. No por quedar el *Huáscar* en este estado se hallaba completamente abandonado y la responsabilidad que asumió debía ser proporcionada a sus hechos, así como la represión que merecer pudiera tenía los límites que marcara la gravedad de aquellos. Así, el Gobierno peruano no habiéndose desprendido de sus derechos sino en la medida de la conducta del *Huáscar*, debe legítimamente reclamar por toda extralimitación en los procedimientos adoptados contra ese buque. Sus oficiales, aunque culpables, no dejaron de ser peruanos; y el Perú tiene el deber de oponerse a que se falte respecto a ellos a los principios de justicia y humanidad, de la misma manera que la Gran Bretaña creyó que le asistía el de pedir que se cumpliese justicia a la tripulación inglesa del *Talismán*, cuya condición fue mucho más censurable que la del *Huáscar*. Si este buque hubiese sido un pirata, esto es, si atacando en el mar personas y propiedades, con ánimo de robar, se hubiese convertido en enemigo del género humano, entonces habría autorizado el derecho de gentes que se le castigase con el último rigor, y entonces el Gobierno peruano, como cualquiera otro Gobierno civilizado, habría considerado al *Huáscar* como a enemigo común.

Pero no es ese el caso: el *Huáscar* no ha sido un pirata, sino un rebelde a quien el Gobierno del Perú había sometido a juicio, sin darle aquel calificativo. Y, aún cuando se lo hubiera dado, no habría sido eso bastante para constituirlo pirata, porque sólo imprimen en un buque ese carácter hechos que envuelven un ataque violento a personas y propiedades con ánimo de robar.

Tan fundada y tan generalizada es esta doctrina que precisamente el Gobierno británico ha basado en ella su conducta y no ha consentido en considerar piratas a buques rebeldes, esto es privados de la protección del Gobierno a que pertenecían, ni aún cuando ese Gobierno los haya designado oficialmente como piratas. Esta práctica, tan digna de respeto, ha sido observada también por otras naciones que, lejos de dar el carácter de piratas a buques rebeldes y lejos de autorizar actos inhumanos como el de destruirlos y sacrificar sus tripulaciones, sólo les han atribuído una responsabilidad proporcionada a los abusos que hubiesen cometido.

Habiéndose, pues, extralimitado el contralmirante de Horsey en el caso actual, no puede desconocerse la justicia con que reclama el Perú por la violación del derecho internacional que esa extralimitación envuelve.

Pasando ahora a examinar la conducta del contralmirante de Horsey, se nota claramente cómo se ha extralimitado en el ejercicio de sus funciones. Había llegado al Callao el 7 de mayo, en momentos de la excitación causada por el atentado del *Huáscar*, ocurrido el precedente día, y suponiendo que este hecho trajese graves daños a los intereses británicos, ordenó se tomase al vapor *Santa Rosa* una declaración de lo que le sucedió con dos oficiales del *Huáscar*. Prestóla el capitán, pero sin entablar espontáneamente queja alguna, pues tan poca importancia dio al asunto que no lo había anotado en su diario sino con las palabras "llegó el *Huáscar* del norte". Igual orden recibió el *John Elder*, cuyo capitán se mostró tan poco dispuesto a obedecerla, que el contralmirante se vio precisado a repetirla con apremio y sólo así llenó su objeto. Con este punto de partida y el pedido de algunas casas de comercio inglesas, de que se mandase por precaución un buque a Iquique, el contralmirante dirigió desde el Callao la nota mencionada, que el *Huáscar* contestó como se ha dicho, afirmando que no abrigaba mira alguna hostil respecto a personas ni a propiedades británicas, pero el contralmirante sin esperar la respuesta, salió del Callao en persecución del *Huáscar*, encontrándolo, procedió, sin ninguna explicación previa, a intimarle perentoriamente que se rindiera, y rechazada esta intimación lo atacó con todos los elementos bélicos de que disponía. Su ánimo de destruirlo a todo evento se ha manifestado tenaz y decidido en esas repetidas expediciones de torpedos, desplegándose así la severidad más terrible que podría merecer un buque pirata. Si el fin del contralmirante era salvar de todo peligro los intereses británicos, con una simple advertencia, según todo lo que aparece, lo habría conseguido, aún, suponiendo por un momento que se hubiese tenido la intención de no respetarlos, pero nada ha podido autorizarle a comenzar por la destrucción del *Huáscar* la tarea de proteger aquellos intereses.

Los hechos del *Huáscar* a que el contralmirante se refiere no son piráticos, lo que no quiere decir que sean inocentes, principalmente bajo el punto de vista de las leyes y de los intereses del Perú. Así, en el incidente del *Santa Rosa*, el único ofendido ha sido el Gobierno cuya correspondencia se pedía. Lo mismo ocurrió respecto al *John Elder* que, aparte de la detención de sesenta y

cinco minutos, no sufrió daño alguno y fue tratado, como lo dicen sus oficiales, con la mayor cortesía.

El vapor *Colombia* en Pisagua no tuvo la menor cuestión con el *Huáscar*, su mismo capitán contribuyó a que se entregasen presos los dos jefes comisionados del Gobierno, y sin haber sufrido dificultad alguna para ser despachado, dejó aquel puerto en donde la transitoria ocupación del *Huáscar* no lastimó otros intereses que los de la administración y del orden público. Respecto al carbón tomado del *Inuncina* y a la referencia del capitán de este buque a una protesta que a su bordo hubo de hacer un inglés maquinista del *Huáscar*, no hay prueba suficiente y, aunque la hubiera, no bastaría para caracterizar de pirata al *Huáscar*, pues, en cuanto a lo primero, ni las circunstancias ni el fin determinan ese hecho como pirático, aunque sea culpable, y, en cuanto a lo segundo, notorio es que el maquinista aludido no permaneció a bordo del *Huáscar* sino hasta recibirse la nota del contralmirante en Cobija y que inmediatamente se le abonaron sus sueldos y pasaje para el Callao y se le desembarcó como él deseaba.

Pero no sólo hay que convenir en que el *Huáscar* no era pirata, sino en que el contralmirante no lo ha creído tal. La intimación que le hizo y la explicación que él mismo ha dado de su conducta, no dejan duda sobre esto. Si hubiese juzgado pirata al *Huáscar* no habría ofrecido libertad y garantías a las personas que a su bordo se hallaban, ni habría prometido entregarlo al Gobierno peruano, pues el captor de un buque pirata no tiene facultad para hacer tales ofrecimientos, ni disponer a su arbitrio de personas y de cosas, sino la obligación de entregar unas y otras a los tribunales competentes, únicos, que pueden decidir sobre la legalidad de la captura de una nave y sobre la conducta de los que se hallaren en ella. Por otra parte, la disyuntiva de tratar al *Huáscar* como a rebelde si se rindiese y como a pirata en caso contrario, es de todo punto inadmisible, pues supone que no eran sus hechos pasados los que lo constituían pirata sino su resistencia que nada de criminal tiene y que era de esperarse aún del buque más inofensivo, colocado en circunstancias semejantes a las del *Huáscar*. Se ve, pues, que éste no era un pirata, ni aún en la mente del contralmirante y que no ha podido ser tratado como tal sin infracción del derecho de las naciones.

No es justificable la conducta del contralmirante, ni valdría para excusarle el suponer que su único propósito fue obtener la captura o rendición del *Huáscar* y que no lo atacó con otro fin. Tal explicación no le relevaría del grave cargo de haberse comprometido en un lance que envolvía la responsabilidad más estrecha sin contar con un éxito seguro. Debía prever que el *Huáscar* no se le rendiría a una simple intimación, que no sólo podría defenderse, sino aun presentarsele como temible enemigo, y debía no olvidar que si un marino no retrocede ante el peligro cuando es necesario afrontarlo, un jefe oye los consejos de la prudencia antes de empeñarse en una senda erizada de dificultades. Así es que el contralmirante no consiguió capturar el *Huáscar* y su ataque no ha dado otro resultado, fuera de los daños personales y materiales ya indicados, que crear conflictos externos e internos al Gobierno del Perú.

No se puede terminar esta parte del Memorándum sin reconocer que el contralmirante de Horsey ha sido extraviado, si no por motivos odiosos, por un error deplorable. Todo el que haya residido en el Perú sabe que lo que hay que temer, en situaciones semejantes a la que creó el desafuero del *Huáscar*, no son ataques a personas y propiedades extranjeras, y que, en cuanto a los

buques de otras naciones, se consideran tan especialmente a salvo de toda vejación y de toda pérdida, que tranquilos han continuado siempre sus viajes, con tanta regularidad como en las épocas normales. Lo que podía temerse del *Huáscar* era que, para proveerse de recursos se dirigiese a algún lugar, como Iquique, donde existen grandes intereses nacionales más o menos conexionados con intereses extranjeros y verificase a nombre del Estado operaciones de crédito. Por ese temor, un número de casas inglesas que tienen asuntos en Iquique (número muy pequeño comparado con el de esa nacionalidad que existe en la República) ocurrió al Encargado de Negocios de Su Majestad británica en Lima, indicándole la conveniencia de enviar un buque inglés de guerra a dicho puerto para proteger los intereses británicos y principalmente para auxiliar a aquellos de sus compatriotas residentes allí que hubiesen sufrido en consecuencia de la catástrofe ocurrida días antes en la costa del sur. El contralmirante, a quien se comunicara este deseo, tomó la resolución de salir en persecución del *Huáscar*, pero si hubiese conocido mejor la situación, se habría limitado a hacer lo que pedían esas casas. Mas aún, procurando penetrarse bien del estado de los puertos de la República, se habría convencido de que el Gobierno del Perú tenía fuerzas suficientes para rechazar toda agresión del *Huáscar* y proteger eficazmente el comercio nacional y extranjero y entonces no habría incurrido en tan grave responsabilidad que es sensible no poder atenuar, aun reconociendo el error de que se ha dejado arrastrar.

No es menos claro el derecho del Gobierno de la República a una reparación por haberse atacado al *Huáscar* en aguas peruanas y sin habérsele enviado en las mismas las expediciones de torpedo. Nada puede autorizar ataques dentro de territorio o en aguas territoriales de una nación que se halla en paz con aquella de quien depende la fuerza que los ejecuta. Aun admitiendo por un momento la situación en que se quiere colocar al contralmirante, es decir, suponiéndole facultado a perseguir un buque que cometiese actos piráticos y hasta agregando que el *Huáscar* hubiese sido en efecto un pirata, conforme a las prescripciones de la ciencia, nunca habría podido, ni debido consumarse esa persecución en el territorio peruano, sin violar el derecho de gentes. Y es de advertir que en la práctica ninguna nación ha permitido, ni es creíble que permitiera, que en sus aguas y dentro de sus puertos fuerzas extranjeras persiguiesen a piratas. Todas las circunstancias del ataque al monitor, tienen un carácter gravísimo, porque no sólo tuvo lugar en aguas peruanas, es decir, dentro de la distancia de la costa que se considera de la jurisdicción de un Estado y que, conforme al derecho universalmente reconocido, es el alcance de un tiro de cañón, porque no sólo fue un puerto, donde hay motivos más especiales que en el mar y en la costa para respetar el dominio nacional, sino que fue frente a una población y en su presencia.

La violación no ha consistido únicamente en el hecho de no haber respetado las aguas territoriales, sino en el de no haber tenido en cuenta los daños a que se expuso a la población de Pacocha y la alarma que se creó en ella y se difundió casi instantáneamente por toda la República, llegando a producir un estado de violencia y de excitación tal que el orden público corrió serios peligros.

Y no valdría para atenuar la gravedad de los actos del contralmirante respecto al territorio peruano, el explicarlos invocando el decreto de mayo, que ofreció premio a quien contribuyese a la captura del *Huáscar*, porque tal

ofrecimiento no autorizó ni autorizar podía la violación del derecho de jurisdicción territorial, que tan celosas son todas las naciones en conservar incólume, y porque tal suposición es del todo inconsistente y contradictoria con los hechos y las palabras del contralmirante. Desde luego, quien se proponía destruir el monitor con tan tenaz empeño, no podía tener la mira de cooperar a que fuese recobrado, ni es posible atribuirle esta intención, desde que no manifestó al Gobierno que iba a obrar de acuerdo con dicho decreto, manifestación indispensable para que las autoridades y el pueblo estuviesen prevenidos y considerasen los buques británicos más que como fuerzas extranjeras como aliadas del mandatario constitucional. Por el contrario, el mismo contralmirante ha asegurado, en diversas ocasiones y con diversos motivos, que su único objeto era proteger los intereses ingleses y castigar al buque que no los había respetado. Y si este no hubiese sido su propósito, no habría intimado rendición al *Huáscar* a nombre de la Reina, sino del Gobierno peruano de quien se habría constituído en auxiliar, caso de proceder en consonancia con el decreto de mayo. Por último, nadie rechazará esa explicación con más fuerza que el contralmirante mismo que llevando el honor de su pabellón en la bandera de sus buques y representando a su Gobierno, jamás consentiría en que se le considerase agente de otro Gobierno.

Excluída, pues, de un modo absoluto la suposición de que el decreto de mayo hubiese autorizado el ataque al *Huáscar* en aguas peruanas y excluída igualmente la idea de que por ser pirata podía perseguírsele con violación del territorio peruano, queda manifiesta la responsabilidad en que, bajo este aspecto, ha incurrido el contralmirante.

En conclusión, es un deber declarar que, al discurrir sobre los actos del contralmirante, no entra la menor pasión alguna contra su persona y que el Gobierno del Perú jamás querría examinarlos en el sentido de la intención con que se han practicado o de su moralidad y mucho menos de su armonía con las leyes inglesas y con las reglas de la profesión de marino. El Gobierno del Perú sólo examina esos actos bajo el aspecto del derecho internacional con cuyo apoyo los expone al Gobierno de la Reina, está lejos de concebir que un Agente caracterizado de una nación amiga llegue a su teritorio, reciba todas las demostraciones de simpatía y respeto debidas al Gobierno británico y sus representantes y gratuitamente le cree gravísimas complicaciones. El Gobierno del Perú se limita a llenar el imperioso deber de pedir amistosamente al de la Reina que repare el ultraje que, siquiera fuese involuntariamente, se ha inferido a sus derechos, esos derechos que simbolizan la independencia de un país.

El Gobierno del Perú, al presentar esta sensible cuestión al de Su Majestad británica, no lo hace inspirado por sentimientos populares, que sin embargo respeta y acata, como cumple a todo Gobierno, sino estimulado por un deber que siempre habría cumplido aunque esos sentimientos no se hubiesen manifestado, deber inexcusable que todos los Estados tienen de pedir satisfacciones por hechos cometidos en su agravio y seguridades para no temer su repetición en lo futuro.

Puede ser que haya naciones tan celosas de su autoridad, que juzguen los actos de sus funcionarios con presidencia (sic) de las que se crean agraviadas por ellos, pero esto, lejos de eximirlas de responsabilidad, las obliga a adoptar el expediente más digno para satisfacer ese agravio, porque cumplen con respetarse a sí mismas respetando el derecho de las demás.

Y no es de dudarse que la Gran Bretaña, que por su inmenso poder marítimo ejerce tan grande y especial influencia en la práctica del derecho internacional, y que por lo mismo es tan celosa de su observación, pondrá término a esta situación con una solución honrosa.

¿Cuál será esa solución? Evidentemente la que está consagrada por el derecho internacional para casos semejantes, esto es, una satisfacción digna. En casos como este las naciones explican los hechos de sus agentes y así reparan la violación del derecho que ellos entrañan, de manera que no puedan quedar establecidos como una regla o al menos como un ejemplo, para en adelante. Este acto de justicia espera al Perú y lo espera de la rectitud del ilustrado Gobierno de la Gran Bretaña, por lo mismo que el caso es tan sencillo que, a no ser la distancia, que tantos obstáculos opone a la terminación de las dificultades internacionales, habría sido prontamente resuelto y no habrían tenido lugar las interpretaciones y los juicios apasionados que sobre él se han emitido.

Suponiendo esa resolución admitida en principio, el Reino Unido que en siglos de experiencia y de poder marítimo ha resuelto todo género de dificultades con otros Estados y que en sus relaciones con los pueblos de la América del Sur ha sabido, a través de circunstancias más o menos difíciles, granjearse estimación y respetos, tiene en su ilustración y en su práctica los medios de facilitar la forma más apropiada, medios que empleados en la vía de negociaciones verbales pueden conducir a un arreglo amistoso salvando en el más alto grado la dignidad de ambos países.

Londres, 27 de noviembre de 1877

PEDRO GALVEZ.

Legación del Perú

Londres, 12 de julio de 1878

A Su Excelencia
Muy honorable
Marqués de Salisbury

Mi Lord:

He puesto en conocimiento de mi Gobierno el oficio que con fecha 15 de marzo último, se sirvió dirigirme el honorable predecesor de V.E. en que me manifiesta el modo cómo el Gobierno británico mira la cuestión *Huáscar* y la conclusión de que el contralmirante de Horsey no haya violado los derechos del Perú, pero que el Foreign Office desearía que el Gobierno de la República quedase satisfecho de los sentimientos de justicia y de amistad que respecto a él animan al de Su Majestad.

Mi Gobierno ha recibido tan importante comunicación con el interés que ella merece y se complace de la amistad y justificación con que el Gobierno de V.E. trata esta cuestión en el sentido de conservar las mejores relaciones entre ambos países. Pero, al mismo tiempo siente no encontrar suficientes

motivos de convencimiento en la exposición del Foreign Office y no dudando que con la buena fe y el buen deseo que uno y otro Gabinete tienen de terminar pronta y satisfactoriamente este asunto, me autoriza a manifestar a V.E. los puntos en que existe el desacuerdo de ambos, con la esperanza de que concentrándose la atención a ellos alcanzaremos aquel fin.

El Gobierno del Perú ha presentado al de Su Majestad una doble reclamación relativa a la conducta del contralmirante de Horsey. Primero, por haberse extralimitado este jefe en sus procedimientos contra el *Huáscar* y los que se hallaban a su bordo; segundo, por haber violado las aguas territoriales y el territorio de la República, no sólo lanzando proyectiles sobre una población y sus alrededores, sino enviando expediciones de torpedos dentro de los puertos del Perú y causando así tan grave alarma en el país que el orden público llegó a comprometerse seriamente.

El Foreign Office ha contestado al primer reclamo que el Gobierno del Perú por Decreto de 8 de mayo "declaró que la República no sería responsable por los actos de los rebeldes del *Huáscar*; que autorizó la captura de este buque y ofreció recompensar a los que lo entregasen a la autoridad del Gobierno o contribuyesen a ello; que después cometió el *Huáscar* una serie de ofensas contra la bandera británica y que, no respondiendo de sus actos el Gobierno del Perú, no podía obtenerse satisfacción de él por los actos del *Huáscar*; que, por consiguiente, el Gobierno de Su Majestad considera que el contralmirante de Horsey estuvo forzado a obrar decisivamente para la protección de súbditos e intereses británicos, haciendo soportar al buque y su tripulación las consecuencias de sus inexcusables procedimientos y no puede admitir el derecho del Gobierno del Perú de que al mismo tiempo de negar por decreto público toda responsabilidad por los actos del *Huáscar* como buque rebelde, lo considera como buque nacional y sienta como injuria nacional el trato inmediato y severo que había atraído sobre sí por las ofensas que cometió contra un pabellón extranjero".

En todo este razonamiento parece que el Gobierno del Perú se quejara de que el contralmirante de Horsey se hubiera dirigido al *Huáscar* para exigir de él la responsabilidad que se atrajera por sus actos; pero no es esa la reclamación. El Gobierno del Perú reconoce que un buque rebelde pierde durante su rebeldía, la protección del Gobierno a quien perteneciera, y que por tanto el buque mismo tiene que responder de sus actos. El motivo de la queja es que el contralmirante no se hubiese limitado a usar de ese derecho, sino que hubiese abusado de él, atacando al *Huáscar* del modo más violento y destructor, sin exigirle previamente cuenta, ni satisfacción, ni aún explicación de sus hechos. Para ese exceso no estaba autorizado el contralmirante por las leyes internacionales, ni las de la humanidad, y como aparte de eso el Gobierno al declarar rebeldes a los que estaban en el *Huáscar*, no los puso fuera de la ley, ni abandonó el buque de un modo absoluto, sino que por el contrario manifestó su propósito de recobrarlo, nunca debió de Horsey emplear procedimientos semejantes. De Horsey no estuvo forzado a procurar la destrucción del *Huáscar* y su tripulación, cuando su deber sólo le obligaba a contenerlo en guarda de los intereses británicos; y si se hubiese limitado a esto, el Gobierno del Perú no habría visto el menor agravio en el hecho de pedir al *Huáscar* cuenta de su conducta. Pero como de Horsey no puso límite a su ataque, llegando a un extremo de inhumanidad, el Gobierno del Perú se halla en

el caso de reclamar por ese rigor excesivo e innecesario contra unos peruanos que, aunque rebeldes, no estaban declarados fuera de la ley y de los cuales murió uno y fueron heridos otros; y por el buque, propiedad nacional, que sufrió considerablemente y que el Gobierno estaba en esos momentos tratando de recobrar.

Tal es el primer reclamo que está explicado por sí mismo. Si por una parte el Gobierno del Perú, por decreto de 8 de mayo, se eximió de responsabilidad por los actos que practicasen los rebeldes, por otra los sometió a juicio y ordenó que se pusiesen los medios para recobrar el buque, de manera que, ni por un momento, puede atribuírsele el ánimo de dejar el *Huáscar* y las personas existentes a su bordo a merced de cualquiera fuerza que quisiese destruirlos o capturarlos.

Añadiré, que si el *Huáscar* fue declarado rebelde y no pirata, el Gobierno peruano procedió en esto deliberadamente y aún separándose de precedentes en contrario, por no comprometer ni de palabra el derecho de recobrar el buque y de tratar a los rebeldes conforme a las leyes de la República ¿Qué puede alegarse para excusar el rigor extremo empleado contra el *Huáscar*? Este no lo había provocado hostilizando con pertinacia intereses británicos, ni había ofrecido signo alguno de perversidad que le hiciese merecer el último rigor, y es evidente que, después que recibió la nota del contralmirante fecha 16 de mayo en que se le prevenía que no atacase intereses británicos, no verificó acto alguno con relación a ellos, de Horsey, sin embargo, luego que avistó al *Huáscar* le intimó rendición, sin pedirle la menor explicación sobre los agravios a que había aludido en su nota citada, ni aún le cobró el carbón tomado del *Inuncina*. En suma, no adoptó ninguna medida prudente, sino que se lanzó al extremo de combatirlo con todos los elementos de que disponía.

No puede excusarse este ataque diciéndose "que no tuvo por objeto destruir, sino capturar el monitor, pero que por ser este tan poderoso y no ser blindado el *Shah* y el *Amethyst*, el contralmirante se vio obligado a emplear contra él todas sus fuerzas". Porque si el *Huáscar* era más fuerte que los buques de Su Majestad, no debía habérsele intimado una rendición que había de resistir seguramente, ni menos provocarlo sin necesidad a un combate a muerte.

Por último, el empleo de torpedos contra el *Huáscar* no sólo durante el combate, sino fuera de él, prueba el propósito de destruir el buque y la gente a su bordo. Nada importa que esas nuevas máquinas de destrucción estén sujetas a principios y reglas, cuyo estudio constituye una especialidad, lo único que importa para el asunto que se ventila es el hecho de que la aplicación de un torpedo a un buque tiene por objeto destruirlo con una explosión del carácter más espantoso.

La violencia empleada por de Horsey ofrece un notable contraste con los principios y la práctica seguida por el Gobierno de Su Majestad.

Durante la rebelión en Cartagena de algunos buques de guerra contra el Gobierno central de Madrid, el año de 1873, tuvo el Gobierno británico varias ocasiones de manifestar su política en cuanto al modo de proteger los intereses británicos en España, amenazados por los buques insurrectos que el Gobierno de Madrid había declarado piratas y sujetos a ser capturados por los poderes extranjeros y sus fuerzas navales. El 10 de julio de 1873 el Foreing Office se dirigió al Almirantazgo expresándole "que el Gobierno de la Reina

era de opinión que los jefes de las fuerzas navales británicas en las aguas de España recibiesen instrucciones para que siempre y cuando su fuerza fuese suficiente para el efecto, requiriesen a los buques rebeldes que se hallaban delante de Málaga a abstenerse de bombardear la ciudad hasta dar tiempo de poner en seguridad las vidas y propiedades británicas y emplear la fuerza en caso de que tal demanda fuese denegada". En esto se ve un Gobierno civilizado que no permite imprudencias ni excesos en el uso de la fuerza.

Siguiendo esta política el Foreign Office habiendo sabido que un buque alemán y otro inglés capturaron de acuerdo dos buques españoles insurrectos que se dirigían a bombardear una población, expresó a los Lores del Almirantazgo, con fecha 20 de agosto de 1873, que "el Gobierno de Su Majestad sentía esos procedimientos inconsistentes con la política expresamente contenida en las instruciones que tenía dadas, pero que no había culpa en los oficiales navales porque la distancia y la dificultad de las comunicaciones les habían impedido recibir a tiempo esas instrucciones para obrar conforme a ellos".

Durante aquella situación en España el Gobierno británico y los de Francia y Alemania adoptaron la misma política respecto a los buques insurrectos y los principales puntos propuestos por la Gran Bretaña, en 11 de agosto de 1873 y aceptados por los otros fueron "1º no intervenir sino para la protección de vidas y propiedades británicas; 2º ejercitar la fuerza, si fuese necesario, para tal protección; 3º evitar la captura de buques, salvo en caso de absoluta necesidad para el mencionado propósito".

Resulta, pues, que el Gobierno de Su Majestad para salvar los intereses británicos en España de cualquier ataque de parte de los buques sublevados y no obstante hallarse estos declarados piratas, nunca quizo que sus oficiales navales abandonasen los principios de moderación, limitándose exclusivamente a proteger los intereses británicos sin violencia, ejerciendo antes los medios de persuación y, por último, no empleando la fuerza sino en caso absolutamente necesario y cuando se estuviese seguro de que fuese bastante para su objeto.

En la cuestión del *Huáscar* tanto el Almirantazgo como el Foreign Office, aún antes de que por parte del Gobierno peruano se hubiese presentado la exposición del caso, no han creído moderada la conducta de de Horsey. En efecto la opinión del Almirantazgo, fecha 30 de julio de 1877, fue que aprobaba el haberse detenido al *Huáscar* en su carrera pirática, pero que consideraba que de Horsey habría obrado con más juicio si hubiera procurado antes que todo, al encontrar el buque, obtener una satisfacción legítima por medio de amonestaciones (remonstrances) y evitar así el conflicto causado por la perentoria intimación que hizo al *Huáscar* de que se rindiese inmediatamente bajo la pena de ser atacado. El Foreign Office ha manifestado una opinión aún más moderada, con fecha 1º de agosto de 1877, que Lord Derby aprobaba que se hubiese contenido los procedimientos ilegales del *Huáscar*, pero al mismo tiempo expresando el sentimiento de que no se hubiese, ante todo, tratado de obtener satisfacción por medio de amonestaciones.

Ni las casas inglesas que se dirigieron a Mr. Graham solicitando protección para sus intereses en Iquique pidieron la destrucción, ni aún el ataque al *Huáscar*, sino simplemente que se estacionase un buque inglés en aquel puerto, donde temían la posibilidad de abusos, es decir, que no creyeron que el *Huáscar* abrigase el propósito de hacer daños, juzgando bastante la pre-

sencia de un buque inglés para contenerlo en caso de que las circunstancias le obligasen a hacer alguno.

Por último, basta el buen sentido para persuadirse de que si el *Huáscar*, sin apoyo moral ni material en las poblaciones, tenía que luchar con las fuerzas superiores del Gobierno, no había de proponerse atacar intereses extranjeros que llamasen contra él enemigos formidables. Ante los principios del Derecho, ante la práctica y ante el sentido común, de Horsey ha obrado con una violencia injustificable causando la muerte de un hombre y las heridas de otro, aparte de los daños hechos al buque mismo. Tal es el motivo por el cual ha dirigido mi Gobierno el primero de los reclamos a que se refiere el Memorándum, y en que ahora cree de su deber insistir, seguro de que V.E. mirará este procedimiento con tanta elevación como buena voluntad.

El segundo reclamo consiste en que el contralmirante de Horsey, al atacar al *Huáscar* en Pacocha y al enviar contra él expediciones de torpedos, ha violado las aguas territoriales y el territorio del Perú. Violación evidente porque los proyectiles arrojados por los buques ingleses han caído en la costa, en Pueblo Nuevo, cerca del ferrocarril, en las colinas y en los valles vecinos.

El Foreign Office al referirse a este punto se limita a exponer que "teniendo presente los términos generales del decreto (8 de mayo) no puede concebir cómo el ejercicio de la autorización concedida por él (para la captura del *Huáscar*) bien fuese en alta mar o en aguas peruanas, o en otras pueda ofrecer motivo legítimo de objeción o de queja de parte del Gobierno del Perú; que no hay absolutamente nada en el decreto que indique que la autorización para capturar el *Huáscar* no se extendía a las aguas peruanas o de que fuese necesario un previo aviso al Gobierno de la intención de obrar en conformidad con su decreto; que, al contrario, el buque y los rebeldes a su bordo fueron declarados fuera de la ley, y que la consecuencia natural, como también el único objeto práctico del decreto, era que el buque fuese capturado donde y cuando pudiera encontrársele". En resumen, el Foreign Office cree justificar el combate en aguas del Perú con la autorización general que dice se concedió en el decreto de 8 de mayo para aprehender al *Huáscar* en cualesquiera aguas y sin dar aviso previo al Gobierno del Perú.

Comenzaremos por observar que la respuesta no abraza toda la extensión del reclamo. Este se refirió a la violación de las aguas territoriales y del territorio, la respuesta se limita a las aguas territoriales. Mas aún, hablando de éstas, no puede admitirse que el contralmirante se hubiese creído jamás en capacidad de asumir y ejercer la autorización acordada en general por el Gobierno peruano para aprehender el *Huáscar*. de Horsey ha procedido siempre y exclusivamente en protección de intereses británicos, así lo ha dicho él mismo en diversas ocasiones y en documentos solemnes, y sería una contradicción y una anomalía suponer que hubiese obrado en caso alguno en uso de esa autorización del Gobierno peruano, que no le comprendía, ni podía comprenderle. Hay que reconocer uno de estos dos extremos: o de Horsey obró por cumplir su deber de contralmirante británico o se acogió a la autorización de aprehender al *Huáscar* y entregarlo al Gobierno peruano, sirviendo así los intereses de éste. Si procedió como contralmirante británico, lo que no es permitido dudar, le fue imposible obrar al mismo tiempo como aliado del Gobierno del Perú.

He aquí pruebas de que el contralmirante obró exclusivamente en interés británico.

ANEXO G

El 22 de mayo de 1877 avisó al Almirantazgo que el *Huáscar* había embarazado la marcha de dos vapores de la Compañía del Pacífico y que se había dirigido a su comandante expresándole que, no obstante su deseo de guardar estricta neutralidad en las disensiones internas del Perú, cualquier ingerencia de ese monitor en buques, súbditos o propiedades británicas, le pondría en el caso de capturarlo y entregarlo a la autoridad legal.

En la misma fecha escribe de Horsey a Mr. Graham, que como el buque revolucionario *Huáscar* había cometido o podía cometer actos de agresión contra intereses británicos y necesitarse por tanto la ingerencia de parte de las fuerzas de Su Majestad, le pedía copia certificada de cualquiera decreto en que el Gobierno peruano se eximiese de responsabilidad por los actos de ese buque revolucionario. Aquí se vuelve a ver a de Horsey únicamente ocupado de intereses británicos y pidiendo un documento no por cuanto contuviese autorización para aprehender al *Huáscar* con el fin de entregarlo al Gobierno, sino por cuanto contuviese la declaración de que éste no respondía por los actos del buque rebelde.

La intimación firmada que se hizo por orden de de Horsey al comandante del *Huáscar*, el 29 de mayo, fue de que se rindiese, que iba a tomar posesión del buque a nombre de la Reina de la Gran Bretaña; que obraba así por haber el *Huáscar* cometido actos ilegales contra súbditos y propiedades británicas; que no obraba en favor del Gobierno peruano, etc. Se intimó, pues, esa rendición en nombre de la Reina para reprimir actos contra intereses británicos, excluyendo abiertamente toda conexión con intereses peruanos.

Con fecha 3 de junio, después de dar cuenta al Almirantazgo de sus procedimientos contra el *Huáscar*, presenta de Horsey, como razón de ellos, que el *Huáscar* había cometido actos contra intereses británicos; que no tenía comisión legal como buque de guerra, habiendo el Gobierno peruano excusádose de toda responsabilidad por sus actos; que no se podía obtener satisfacción sino del mismo buque; que si no era pirata el *Huáscar* era un rebelde que había cometido hechos piráticos; que el estado del *Huáscar* resistiéndose a la legal autoridad del contralmirante era el de un pirata; que si no hubiese sido destruído o capturado, no quedaba seguridad alguna para buques y propiedades británicos en la costa del Perú, ni aun para los buques de Su Majestad, a los que podía destruir con su espolón (ram); que esperaba que la lección dada a los infractores de la ley internacional fuese benéfica a los intereses británicos por muchos años; que cuidadosamente se había abstenido de toda intervención en intereses del Gobierno peruano y en los de los insurrectos, habiendo sido su acción respecto al *Huáscar* enteramente por intereses británicos. En esta comunicación el contralmirante no habla de otra facultad que la que tenía como jefe de fuerzas británicas, ni de otra autorización que la que le daba su puesto, y rechaza abiertamente toda idea de ingerirse en los asuntos peruanos. ¿Cómo ha de admitirse que este jefe haya obrado contra el *Huáscar* acogiéndose a la autorización del Gobierno peruano?

Por último, de regreso de esta expedición el contralmirante pidió a Mr. Graham que informase al Gobierno del Perú que había procedido contra el *Huáscar* a consecuencia de haber éste cometido actos piráticos contra intereses británicos, pero "que, sólo había sido inspirado por su deber de proteger esos intereses de pacíficos y leales súbditos ingleses" y le rogó "que hiciese entender claramente al Gobierno del Perú que no había obrado en favor, ni

en contra suya, siendo su deber observar estricta imparcialidad en los negocios de la República".

Admitir que de Horsey hubiese procedido en interés del Perú, sería lo más contradictorio con lo que él mismo ha dicho al jefe del *Huáscar*, al Almirantazgo y al Gobierno mismo del Perú y con sus reiteradas protestas contra aquella violenta interpretación de su conducta.

Así, pues, las consecuencias que de esa interpretación se han deducido son inaplicables al contralmirante.

Pero aun suponiendo que se tratase de una persona débil para acogerse al decreto de 8 de mayo, no podría sostenerse que esa persona, por estar autorizada para la captura del *Huáscar*, lo estuviese para violar las aguas territoriales y menos el territorio peruano. No había necesidad de excluir en este decreto una ni otra cosa, siendo ambas objeto de derechos fundamentales de un Estado, que en toda circunstancia deben ser respetados, y aun cuando un Gobierno creyese alguna vez conveniente permitir el uso de sus aguas territoriales a fuerzas extranjeras, no lo verificaría jamás sino de un modo que no dejase duda de su propósito. En cuanto al Perú, habría habido, en caso semejante, que tener en cuenta sus leyes constitucionales.

Y si suponemos que alguna persona apta para hacer uso de la autorización concedida en el decreto de mayo, hubiese podido y deseado aprehender el *Huáscar*, no podremos menos de convenir en que su primer paso habría sido ponerse de acuerdo con el Gobierno del Perú para evitar los daños y las equivocaciones que, en caso contrario, habrían sucedido y que habrían frustrado su empresa.

No puede dejar de recordarse que la violación del territorio ha consistido en una serie de hechos graves, constantes de declaraciones de todos los miembros de la Municipalidad de Pacocha, y de muchos extranjeros honorables, unánimes en afirmar que los proyectiles de los que fueron recogidos más de veinte el mismo día del combate, cayeron por todas partes; que los habitantes tuvieron que huir de los lugares más amenazados y que la alarma fue general. Así es que Mr. Graham no estaba suficientemente informado de la extensión de los hechos cuando en mi comunicación al Foreign Office, fecha 27 de julio, sólo habla de tres proyectiles que pasaron por encima de la población. Es verdad que él indica que no estaba seguro de este punto por no haber Cónsul inglés en Pacocha y haber derivado su información del parte del Subprefecto. Pero ese parte sólo dice que en cierto momento del ataque los proyectiles pasaban sobre la población.

Por haber tenido lugar la violación del territorio ante una población sucedió que tras de la protesta de ella viniesen las de muchos pueblos de la República, y en la capital y en el puerto del Callao ocurrieron desórdenes; que fue preciso contener, no sin causar desgraciadamente algunas víctimas. Sería injusto pensar que el contralmirante de Horsey calculase tan tristes resultados al emprender el ataque de Pacocha, pero tales han sido en efecto. Probablemente la generalidad de los pueblos del Perú no tuvo un perfecto conocimiento de los hechos ocurridos, pero no por eso puede sostenerse que sólo la ignorancia de ellos ha sido la causa de la alarma pública, pues, aunque no se conociese otra cosa, se ha visto que buques extranjeros han hecho fuego en un puerto y que los proyectiles han caído en el territorio; se ha visto llegar a él expediciones de torpedos y todo esto no ha podido dejar de ser motivo para la más legítima alarma. El Gabinete de Su Majestad sabe bien cuan fácil es

causar daños inmensos a un país cuando sus ánimos se excitan en cuestiones que afectan la dignidad nacional, y puede asegurarse que en cualquiera parte del mundo un ataque semejante delante de una población, por ilustrada y pacífica que fuese su mayoría, sería siempre un justo motivo de indignación pública y causaría las más sentidas protestas.

Por último, la violación de las aguas territoriales y del territorio del Perú es asunto de tal gravedad que aun prescindiendo de las circunstancias que acabamos de señalar y presentándolo en la forma más simple imaginable, siempre requeriría una explicación satisfactoria, conforme a los principios y la práctica de las naciones. Excluyendo toda intención de cometer un atentado y aun suponiendo que del modo más inocente un buque extranjero lanzase proyectiles sobre la costa de una nación, ese buque debía en todo caso dar una satisfacción asegurando que su ánimo no había sido violar al territorio y que ese acto no sería un precedente para el porvenir. En efecto, ninguna nación sufriría por motivo alguno, que se arrojase proyectiles y se enviase torpedos en sus aguas territoriales, sin que le diesen amplias satisfacciones. Prescindo de si el contralmirante de Horsey ha obrado por error o porque se creyese facultado o porque juzgase que iba a hacer un bien muy grande, siempre ha habido una violación incuestionable del territorio peruano, cometida por una fuerza extranjera, y toca a la nación a quien esa fuerza pertenece explicar el hecho y asegurar que nunca se repitirá. La cuestión no es simplemente de culpabilidad del agente, sino del hecho en sí mismo.

En la práctica de las naciones como Inglaterra, animadas del respeto que merecen el derecho de las demás, la inviolabilidad territorial ha sido acatada siempre, y cuando de algún modo se ha quebrantado se han dado las reparaciones convenientes. Este respeto es una garantía universal, que si no se guardase se destruiría la independencia de las naciones. La Inglaterra, entre otros ejemplos de acatar la ley internacional, ofrece el del *Canstatt*, en que habiendo un buque británico violado las aguas argentinas por atacar un buque del Paraguay, la Gran Bretaña ofreció suficientes satisfacciones, expresando que tales actos no se repetirían; la misma Inglaterra satisfizo a los Estados Unidos en el caso del *Carolina* por haber violado las autoridades del Canadá las aguas territoriales de la Unión Americana, extrayendo de ellas el buque corsario de aquel nombre. En el caso del *Anna*, capturado por un buque británico cerca de la boca del Mississippi dentro de la jurisdicción de los Estados Unidos, la Corte del Almirantazgo británico no sólo devolvió el buque capturado, sino que afirmó y sancionó lo sagrado del territorio neutro. Así mismo la Inglaterra ha recibido satisfacciones por haberse violado sus aguas territoriales por buques extranjeros. En el caso del *Chesapeake* las recibió de los Estados Unidos, cuya Marina de Guerra apresó al buque de aquel nombre en aguas de Nova Scotia. En el caso del buque británico *Grange* capturado por una fragata francesa, en la bahía Delaware a consecuencia de la queja de Inglaterra, el Gobierno americano la satisfizo plenamente. Los Estados Unidos dieron también satisfacción al Brasil por haber la cañonera americana *Wachussett* violado las aguas territoriales de aquella nación extrayendo al vapor confederado *Florida* que se hallaba en el puerto de Bahía.

Sería inútil enumerar más casos de este género sobre todo dirigiéndose al Gobierno de V.E. que desde hace tanto tiempo posee la Marina más poderosa y de más movimiento en el mundo, siendo por tanto la Gran Bretaña el país que ha tenido ocasión de enriquecer su historia y su práctica con más ejem-

plos y casos que ninguna otra, para ofrecer en ellos útiles precedentes para la solución de todo género de cuestiones marítimas.

Contrayéndome ahora al caso que presenta el Foreign Office como a propósito para dar su verdadera significación al decreto de 8 de mayo, citándose la correspondencia entre el Encargado de Negocios del Perú, señor Zegarra, y el Ministro de Relaciones Exteriores de Chile, tengo el honor de exponer en primer lugar, que mi Gobierno con fecha 20 de junio de 1877, desaprobó la conducta del señor Zegarra en este incidente. Este Agente había recibido por telégrafo órdenes para pedir al Gobierno de Chile que si entrase a sus aguas el monitor rebelde lo detuviese y entregase al Gobierno del Perú. En el hecho de haber dado esas órdenes el Gobierno del Perú manifestaba claramente que consideraba al *Huáscar* nada más que como a rebelde, pues a considerarlo pirata no habría podido pedir su devolución atendiendo a que un buque pirata, una vez capturado, tiene que someterse a los Tribunales competentes para ser adjudicado a quien convenga. El señor Zegarra cumplió esas órdenes en cuanto a pedir el buque, pero cometió un error cuando insinuó la idea de que podía tratarse al *Huáscar* como pirata. Tal vez con el vivo interés con que deseaba la aprehensión del *Huáscar* y temeroso de que éste se escapase de las aguas chilenas, no estudió tranquilo la calificación que debiera darle, e insinuó la de pirata, insinuación que después en el calor de la discusión con el Ministerio chileno se creyó en el caso de sostener. Pero, como es evidente que no hacía parte de su encargo tal calificativo, nunca ha podido deducirse que emanase del Gobierno peruano, sino simplemente del señor Zegarra, quien lo empleara como un argumento en apoyo de su pedido.

La cuestión suscitada en Chile y la parte de la correspondencia citada por el Foreign Office no modifica, pues, el alcance de la significación clara y directa de las palabras del decreto de 8 de mayo, en que se considera a los insurrectos del *Huáscar* como rebeldes y sujetos a juicio en calidad de tales, y no como a piratas o personas fuera de la ley (outlawed).

Para no dejar lugar a interpretaciones en cuanto al carácter del *Huáscar*, debemos afirmar positivamente que ha sido un buque rebelde, punible conforme al derecho interno, pero no pirata conforme el derecho de gentes. El *Húascar* no ha cometido robos, ni asesinatos en alta mar, únicas circunstancias que constituyen el carácter de pirata, y no podría citarse a autoridad ante cuya opinión los actos del *Húascar* fuesen suficientes para colocarlo en la condición de pirata. El que se presenta como el más grave, la extracción de sesenta y nueve toneladas de carbón del *Inuncina*, ha sido motivado por la necesidad de habilitarse de un artículo indispensable para su movilidad y por no robar ni lucrar, y para no perjudicar al propietario se le dejó un recibo que ciertamente habría sido pagado por los rebeldes si de Horsey lo hubiera exigido. Por otra parte, este acto fue verificado en un puerto (Pisagua) de que se había apoderado el *Huáscar* y, según el derecho de gentes y las doctrinas británicas, es muy diferente verificar esos actos en un puerto a verificarlos en alta mar. Así mismo tuvo lugar en ese puerto, a bordo del *Colombia* la extracción de dos jefes; y el capitán de ese vapor, lejos de quejarse y resistirla, seguramente porque la mandaba la autoridad del puerto, que en esos momentos ejercían de hecho los del *Huáscar*, aconsejó a esos jefes que se rindiesen sin observación. El incidente de tan poca consideración ocurrido en el *Santa Rosa* sucedió también en un puerto (Mollendo) hallándose este vapor y el *Huáscar* anclados en él. Queda, pues, como el único acto practicado en alta

mar la detención del *John Elder*, durante sesenta y cinco minutos, para solicitar la correspondencia del Gobierno del Perú, que fue negada, sin que ocurriese violencia alguna.

De Horsey mismo no ha considerado al monitor sino como rebelde, puesto que ha sostenido que si lo hubiera capturado habría sido para entregarlo al Gobierno peruano y no para someterlo a los tribunales que debieran haberlo juzgado en caso de ser pirata. El mismo Gabinete británico no ha podido darle abiertamente este calificativo en el Parlamento, y por último, el Almirantazgo y el Foreign Office habrían tenido otro lenguaje si lo hubieran considerado pirata conforme al derecho de gentes.

En conclusión, tengo el honor de exponer a V.E. que mi Gobierno habría deseado del modo más sincero que las explicaciones dadas por el Foreign Office con el fin de presentar al contralmirante de Horsey completamente inocente del cargo de haber violado los derechos del Perú, hubiesen sido suficientes para que estos quedasen vindicados, pero con toda la imparcialidad que cabe en un Gobierno celoso de conservarse en las mejores relaciones con los demás, tiene que dirigirse nuevamente al de Su Majestad para que la justicia, que ambos Gobiernos desean, quede consagrada de un modo satisfactorio, reconociéndose que los actos desgraciadamente ocurridos y que ambos países sienten a la vez, no servirán de precedentes en la práctica internacional. El Perú ha defendido el interés de un principio elevado la necesidad de una satisfacción apropiada y el ilustrado Gobierno inglés no podrá dejar de acordarla, como que así ofrecerá un tributo de respeto a la ley de las naciones y un digno ejemplo que contribuirá a fortificarla.

Muy grato me es renovar a V.E. en esta oportunidad los sentimientos de mi profundo respeto y distinguida consideración.

PEDRO GALVEZ.

Proyecto de carta del conde Derby al señor Gálvez

Oficina de Relaciones Exteriores, 15 de marzo 1878

Señor Ministro:

El gobierno de Su Majestad tiene bajo consideración vuestra carta del 27 de noviembre pasado, con la cual remite un memorándum que usted manifiesta contiene la exposición de la cuestión del *Huáscar* dirigida a ellos por usted en el nombre de su gobierno y expresando la esperanza de que la demanda de vuestro gobierno dé una satisfacción a causa del procedimiento del contralmirante de Horsey, relacionado con el *Huáscar* será recibida con aquellos sentimientos que son característicos de la equidad del gobierno británico.

El gobierno de Su Majestad ha prestado a este memorándum la cuidadosa atención que se merece, con todo el deseo de tratar que esta cuestión en ese espíritu de justicia que usted tan cortésmente reconoce como que guía las relaciones con los estados extranjeros en la dicusión de las dificultades internacionales. Encuentran, sin embargo, imposibles de reconciliar sus puntos de vista de derecho internacional y de justicia con los argumentos expuestos por el gobierno peruano en este caso, y aunque lamentan profundamente

que se hubiesen presentado aquellas circunstancias que hicieron necesario recurrir a las medidas de las cuales se presenta la queja, son de opinión que el memorándum está lejos de probar la proposición de que los procedimientos del almirante de Horsey constituyen un ultraje para los derechos del Perú.

No cabe ninguna duda que en cuanto a los principales hechos del caso, los cuales están total y exactamente delineados en los documentos expuestos al Parlamento, copia de los cuales tengo el honor de anexar para la conveniencia de su referencia.

El *Huáscar* era un buque rebelde, y el gobierno peruano, por decreto público fechado el 8 de mayo de 1877, que fue oficialmente comunicado al Ministro de Su Majestad en Lima y a los otros representantes extranjeros, declaró que la República no se haría responsable por los actos de los rebeldes, en cuya posesión había caído, cualquiera fuese la naturaleza de ella. Por el mismo decreto fue autorizada, públicamente, la captura del *Huáscar*, y se ofreció recompensar debidamente a todos aquellos, que no perteneciendo a las tripulaciones de los buques que formaban la Escuadra de Operaciones, pudiesen ponerlo nuevamente bajo la autoridad del gobierno, o contribuir a ello.

Después de la promulgación de este decreto, el *Huáscar* cometió una serie de atropellos contra la bandera británica. Abordó y detuvo al *John Elder* en la mar. Abordó y exigió la correspondencia del *Santa Rosa*; a la fuerza tomó carbón del *Inuncina*; retiró a un oficial peruano del *Colombia* y obligó al ingeniero de este último buque, un súbdito británico, a que sirviese en contra de su voluntad (Nota: debe ser el ingeniero del *Huáscar*).

Habiendo sido el *Huáscar* sustraido de las manos de sus oficiales legítimos y habiendo el gobierno peruano declarado que no asumía ninguna responsabilidad por sus actos, es claro que no navegaba bajo ningún pabellón nacional, y que no se podría obtener ninguna compensación del gobierno por los actos que pudiese cometer.

Bajo estas circunstancias el gobierno de Su Majestad considera que el contralmirante de Horsey estaba obligado a actuar decididamente para proteger a los súbditos británicos y la propiedad británica haciendo recaer sobre el buque mismo y su tripulación las consecuencias de su procedimiento ilegal, y no pueden admitir el derecho del gobierno peruano para, mientras desconoce por decreto público toda responsabilidad por los actos del *Huáscar* como buque rebelde, lo considere al mismo tiempo, como buque nacional y tome como un agravio nacional las represalias que trajo por sí mismo debido a los ultrajes inferidos a la bandera extranjera.

Se arguye, sin embargo, en el memorándum que el almirante de Horsey no puede justificar su proceder apelando al decreto del 8 de mayo, puesto que ese decreto no autorizó la captura del *Huáscar* en aguas peruanas; y que por el hecho de que él no indicó al gobierno peruano que tenía intenciones de proceder bajo el decreto, así como por el carácter del ataque efectuado contra el monitor, se debe inferir que él no tuvo la intención de cooperar a su recuperación, y no la de destruir.

El gobierno de Su Majestad disiente totalmente de estos puntos de vista.

Teniendo en cuenta los términos generales del decreto, no se concibe cómo el ejercicio de la autoridad conferida, sea en altamar o en las aguas peruanas u otras, pueda dar base legítima para una protesta o queja de parte

del gobierno peruano. No existe absolutamente nada en el decreto que indique que la autoridad para capturar el *Huáscar* no se extiende a las aguas peruanas, o le es necesario un aviso previo al gobierno peruano sobre las intenciones de actuar según ese decreto. Por el contrario, el buque y los rebeldes a su bordo, fueron declarados fuera de la ley, y la prescripción natural, así como el único objeto práctico del decreto, fue que ese buque debería ser capturado donde fuese y cuando fuese encontrado.

Con referencia a la índole del ataque sobre el *Huáscar* y la intención que se le atribuía al contralmirante de Horsey, me permito observar que no siendo ni el *Shah* ni el *Amethyst* buques acorazados, la captura de un monitor tan poderoso como el *Huáscar* no podía ser razonablemente intentada sin el empleo de toda la fuerza de que dispusiese; ni que la intención del contralmirante de Horsey de poner el buque en manos del gobierno peruano, si lograse capturarlo, queda evidenciada por los términos de la carta que él dirigió a su comandante rebelde el 16 de mayo, y a la cual se hace referencia en la primera parte del memorándum. En dicha carta él manifestó claramente que cualquier otra interferencia con súbditos británicos o propiedad británica, daría lugar a que él capturase el buque y "lo entregase a las autoridades legales".

En cuanto a las severas críticas que contiene el memorándum con respecto al uso de torpedos por los buques de Su Majestad en dicha ocasión, la necesidad y conveniencia de proceder de esta forma bajo las circunstancias debe quedar a juicio de los mejor calificados para juzgarlos desde un punto de vista profesional; sólo me permito expresar la satisfacción del gobierno de Su Majestad por el hecho de que no se hayan causado bajas por resultado de ello.

Habiendo dado lugar a discusiones el exacto significado y efecto del decreto del 8 de mayo, tal vez no está demás invitar su atención a las siguientes observaciones.

La intención del gobierno peruano al promulgar el decreto, si hubiese habido alguna duda al respecto, fue muy claramente manifestada en la correspondencia intercambiada entre el señor Zegarra, Encargado de Negocios peruano acreditado en Chile, y el Ministro chileno de Relaciones Exteriores, y que fue ubicada en la Gaceta oficial chilena.

En dicha correspondencia aparece que con motivo del motín y huída del *Huáscar* del Callao, el señor Zegarra, cumpliendo instrucciones telegráficas de su gobierno, dirigió una nota al Ministro chileno de Relaciones Exteriores solicitando que si el *Huáscar* apareciese en algún puerto chileno, debería ser castigado por las autoridades y puesto a disposición de la Legación peruana.

Al conocerse el 17 de mayo que el *Huáscar* había entrado al puerto de Caldera, el señor Zegarra renovó muy formalmente la exigencia de detención de buques, indicando que dicho buque se encontraba en ese momento en aguas chilenas, y en cumplimiento de las órdenes decisivas de su gobierno, solicitó que el Ministro Chileno telegrafiase sin pérdida de tiempo las instrucciones necesarias para llevar a cabo dicha acción.

El señor Zegarra se dirigió nuevamente al gobierno chileno el 22 de mayo, protestando por su negativa de cumplir los deseos de su gobierno y criticando los fundamentos que habían expresado en justificación de dicha negativa, es decir, que el *Huáscar* no era una nave pirata, que no existía ninguna razón para temer que esa nave iba a interferir con el comercio chileno, y, por consi-

guiente, que Chile no tenía ningún derecho para asumir una actitud hostil hacia dicha nave.

En esta nota el señor Zegarra utilizó el siguiente lenguaje que, estando dirigido bajo instrucciones de su gobierno, merece una especial atención: "si una nave bajo tales circunstancias no es pirata, confieso que no sé cómo se le pueda llamar: navega sin comisión de ningún gobierno, no reconoce ninguna autoridad territorial, y para establecer más precisamente su posición, ha detenido en altamar a una nave comercial, ha obligado bajo fuerza que entregue la correspondencia que llevaba a bordo; si tal nave no es un pirata, por lo menos se ha colocado aquí mismo en una posición que está totalmente fuera del derecho internacional; la bandera que lleva no le pertenece".

El señor Zegarra termina su nota repitiendo la protesta contra el gobierno chileno por no haber arrestado al *Huáscar*.

El gobierno de Su Majestad concurre con los puntos de vista arriba expresados acerca del status y condición de dicha nave en el momento de su encuentro con los buques de Su Majestad *Shah* y *Amethyst*, y teniendo en cuenta los términos del decreto del 8 de mayo, opina que la demanda del gobierno peruano no se sustenta en ningún principio de ley o justicia. Aunque el contralmirante de Horsey no tuvo éxito en capturar el *Huáscar*, es incontestable, por el hecho de su rendición al gobierno peruano inmediatamente después de su encuentro con los buques británicos, que él contribuyó a su recuperación en la forma que estaba contemplada por el decreto, y que mientras cumplía con su obligación de proteger los intereses británicos, él tuvo la intención de prestar, y en realidad prestó, un servicio material al gobierno del Perú.

El gobierno de Su Majestad no puede dejar de creer que la agitación popular producida por el evento que nos ocupa debe atribuirse al conocimiento imperfecto de los hechos reales del caso, y confía que las explicaciones amistosas que he expuesto en esta carta, convencerán a su gobierno que el contralmirante de Horsey es totalmente inocente del cargo que se le imputa en el memorándum, de haber violado los derechos del Perú, y que él no ha cometido ningún acto que pueda con justicia interpretarse como una ofensa contra la dignidad de la República.

Me valgo de esta ocasión para renovar la expresión de la amistad y buena voluntad con que el gobierno de Su Majestad está animado hacia el gobierno que usted tan dignamente representa.

Tengo el honor, etc. etc.

ANEXO H

Poemas sobre la jornada de Pacocha (*)

Acerca de la enorme impresión que causó la aventura del *Huáscar* da una idea el efecto que tuvo sobre la poesía popular. Una valiosa expresión de ella, juntando la burla para el adversario inglés y el cariño a Piérola y al monitor, es la siguiente:

Tomaremos un cocktail,
very well,
por el *Huáscar* del Perú,
very good,
¡Muera el almirante inglés!
Yes
Con su *Amethyst* y su *Shah*
¡Hurrah!
29 de mayo glorioso,
fecha ilustre que hoy honra el Perú
en que Piérola supo animoso
defender el honor nacional.
Tomaremos un cocktail,
very well,
por el *Huáscar* del Perú,
very good.
¡Muera el almirante inglés!
Yes
Con su *Amethyst* y su *Shah*
¡Hurrah!

La Reina y el Almirante (**)

"Señora Reina", le ha escrito
A Victoria el Almirante,
"Yo batí al Huáscar tunante,
Yo lo puse de un talante
Que se fugó el pobrecito".

A lo cual Doña Victoria
Que jamás se chupa el dedo,
Dicen que al leer la historia

(*) BASADRE, Jorge... *Historia de la República del Perú*, 6ta. ed., T. VII. Cap. XCI, p. 244.

(**) *El Comercio*, edición de la mañana, 4 de julio de 1877.

Dijo: "¡Poco a poco! ¡quedo!
Yo la victoria *non vedo*
¿Pues no eráis dos contra uno?
¿Dos moles y él tamañito?
¿El lento y vos venaduno?
Pues yo si entiendo maldito,
"Señora Reina", lo escrito

Señor Almirante, si tardo
No habéis sido en la batalla,
¿por qué en su cota de malla
Al *Huáscar* vuestro petardo
No echó a pique como un fardo?
Con cañones de a trescientos
Y en una mar como un guante
Dejásteis ir a los vientos
Un ¡pirata...! Y que ahora cante

La victoria el Almirante!

Por más que digáis, no cuadra
Que un pirata se le escape
A dos buques de mi escuadra,
Aunque el parte me lo tape,
Perro que muerde no ladra,
Con diez tantos de cañones
Y décuplo tripulante
Y de guerra más nociones
Me viene ahora con canciones
De *"Batí al "Huáscar tunante"*

¿Por qué? (se me oprime el pecho
¡Qué sonrojo a la Inglaterra!)
Mandásteis de noche a tierra
Cierto petardo, en despecho
De *triunfo*, a villana guerra?
Decis, Señor Almirante,
Que lo volvisteis tortilla?
Y no lo visteis flamante
Luego en Iquique? Y no es grilla
El *"Lo puse en un Talante"*

A un militar que con fuerza
Triple no rinde al contrario,
Aunque telegramas tuerza
Esti(g) marlo es necesario
Venga aquí mi secretario
Y una patente de enagua
Le dé al Almirante invito:
Lo hago Marques de Pis-agua;

Lema: un "*Huáscar*" sobre el agua;
Mote: "*Fugó el pobrecito*".

K. RAS. CO.

* * *

Al corneta del *Huáscar* (*)

Muerto en el combate contra los buques ingleses el *Shah* y la *Amethyst* en Pacocha (29 de mayo de 1877).

Cual tremenda flamígera tromba
Que lanzó desde su antro Luzbel,
Fulminante penetra una bomba
Por la popa del fuerte bajel;

Rompe, estalla, y esparcen sus cascos
Por do quiera fatal destrucción,
Como rompe los rudos peñascos
La centella en la andina región;

Y al soldado que incita al combate
Del clarín con la trémula voz,
Sobre el puente de súbito abate,
Como abate a la espiga la hoz:

Se incorpora él sangriento; pasea
Su mirada con velo mortal;
y elevando la sien, victorea
A ¡La Patria! en acento marcial;

Y espirando, la bélica trompa
Aun alienta, en sublime actitud...
¡Mas es fuerza que el cántico rompa
De la muerte la eterna quietud!.....

¡Oh glorioso, aunque humilde soldado!
Esa voz del sonoro clarín,
Que la muerte inflexible ha apagado,
Vibrará en las Edades sin fin!

Y sus roncos acentos marciales,
Del Futuro venciendo el rumor,
A los hombres, en ecos triunfales,
Narrarán tan heroico valor!....

Hoy, envuelto en la enseña gloriosa
Que dio sombra a aquel grupo inmortal,

(*) Biblioteca Nacional del Perú, Archivo Piérola, año 1877.

Al Sr. Dn. Nicolás S. de Piérola y demas tripulantes del "Huascar"

Soneto

Al lado de una página luctuosa
Por la vileza y la traicion manchada,
Hay en la historia otra, iluminada
Por la aureola mas pura, mas gloriosa.
Allí con nuestra sangre generosa,
Y escrita con la punta de la espada,
De Pacocha la esplendida jornada
La patria siempre mirará orgullosa;
Y cual amante madre agradecida
Ceñirá á vuestra frente una corona,
En recompensa justa y merecida
Por los hijos de Marte y de Belona.
Salud bravos ilustres campeones!
De América teneis las bendiciones

Junio de 1877

BIBLIOTECA NACIONAL · LIMA-PERU

Aunque no está firmado, la letra es inconfundible. Se trata de un soneto de don Ricardo Palma, ferviente pierolista, en homenaje del héroe de Pacocha. En carta fechada en Lima el 7 de julio de 1877 le decía Ricardo Palma a su amigo el escritor argentino Juan María Gutiérrez: "Esto se hunde, amigo mio. Tenemos por gobernante al mas estúpido de los hombres y es inmensa la excitación que contra él hay. La revolución va haciéndose necesaria. No puede mandar el país, un hombre que para sofocar un bochinche, solicitó la intervención chilena y autorizó a los ingleses para atacar un buque peruano. Afortunadamente, los tripulantes del *Huáscar* supieron defender la honra del pabellón y de la América". En: *Epistolario*, tomo I, página 30.

Tu sangriento cadáver reposa
En la tierra querida natal;

Y grabada ha quedado en tu pecho
Esta hermosa fulgente inscripción;
"DE LA PATRIA POR LA HONRA Y DERECHO,
YACE, MUERTO EN ESPLENDIDA ACCION!..."

La figura del nuncio espartano
Me recuerda tu eterna actitud;
Mas del noble corneta peruano
Es más grande la heróica virtud!

¡De la gloria subiste a la cima,
Por tu esfuerzo, de un vuelo surgir...
Bronce, mármol y férvida rima
Tu proeza dirá al porvenir!

De tu muerte el sublime episodio
Lleno está de grandeza y dolor;
El acaso suscite un Harmodio!
El acrece en las almas el odio
Contra el vil y salvaje opresor!

En el templo enlutado, a la lumbre
De los cirios, y junto al altar
De un gran pueblo la gran muchedumbre
Tu sarcófago vi circundar...

¿Por qué el fausto y la pompa suprema
De esa fúnebre augusta ovación?...
Porque en ti de la Patria el emblema
Reconoce su fiel corazón!

Del Derecho valiente soldado,
Y Clarín de los Pueblos, cual tú,
En intrépida lid destrozado
Ha caído también el Perú!

Con asalto tenaz cuanto impío,
Le postraron las huested del Mal,
Tu sarcófago mudo y sombrío
Simboliza su tumba fatal!

Como a Lázaro, lepra viviente,
Ruin enjambre, su cuerpo royó;
Y, agotadas sus fuerzas, la frente
En la fosa por fin reclinó!...

¡Mas veremos tal vez otros días
En radioso horizonte lucir;

Y tras largas tinieblas sombrías,
A la voz de un potente Mesías,
El cadáver podrá resurgir!

Callao, junio de 1877.

Al valiente Piérola (*)

Viva! Long live the gallant Piérola
Heroico militar
Who fought the *Shah* and *Amethyst*
A bordo del *Huáscar*

En frente de Pacocha,
On the 29th. of May
Batió a los ingleses
En encarnizada frey

The proud admiral de Horsey
Le intimó rendición,
Ordenando arrearse
La bandera de la nación

A tan insolente insulto
Don Nicolás felt blue,
Y gritó una sola palabra
Well known in all Perú

The captive Espinoza,
Patriótico coronel,
Oyó la santa palabra,
The world he knew right well;

In his bosom it awakened
Proud emotions, y gritó:
"Mi puesto en este combate,
También quiero yo;

En estos momentos, señores,
Hago abstraction
De la cuestión política,
Defendiendo el pabellón!"

De balazos acribillados
Con su torre out of gear,
The bold *Huáscar* held men resolved
Yo conquer ó morir

(*) Biblioteca Nacional del Perú, Archivo Piérola, año 1877.

ANEXO H

Three hours we fought
When night came on and away the gringos bore
Dejando a Don Nicolás
La gloria y el honor.

Hermanos con hermanos,
No pelearemos más,
But the brutal British bond holders
Les echaremos atras!

* * *

Al Sr. Don Nicolás de Piérola y demás tripulantes del *Huáscar* (*)

Soneto

Al lado de una página luctuosa
Por la vileza y la traición manchada,
Hay en la historia otra, iluminada,
Por la aureola más pura, más gloriosa.
Allí con vuestra sangre generosa
Y escrita con la punta de la espada
De Pacocha la esplendida jornada
La patria siempre mirará orgullosa,
Y cual amante madre agradecida
Ceñirá a vuestra frente una corona,
En recompensa justa y merecida
Por los hijos de Marte y de Belona
¡Salud bravos ilustres campeones!
De América teneis las bendiciones!

Junio de 1877.

Nota: Aunque sin nombre, la letra es, indudablemente, de Ricardo Palma, ferviente pierolista de todas las horas.

(*) Biblioteca Nacional del Perú, Archivo Piérola, año 1877.

ANEXO I

Manuel Carrasco

Nació en 1843, en Lima[1], en el hogar de José Carrasco y de María Noé.

Estudió desde el 23 de noviembre de 1858, en calidad de "cursante", en el viejo Colegio Militar y Naval que dirigía, en el local de la calle del Espíritu Santo, el capitán de navío Juan José Panizo. Al cabo de tres años, seis meses y tres días, egresó con el grado de guardiamarina.

Lo destinaron a uno de los buques de la armada para que empezara a foguearse profesionalmente. En la orden general del 26 de junio de 1863 figura su ascenso a alférez de fragata; "por su comportamiento durante la insurrección de la tropa del *Venus*".

Posteriormente se le encuentra embarcado —desde el 8 de febrero de 1865— en la fragata *Apurímac*, que comandaba el capitán de navío Juan José Panizo. Ascendido a teniente segundo el 11 de julio del mismo año, es trasladado a la corbeta *América*, a bordo de la cual participa en el combate de Abtao el 7 de febrero de 1866 contra la escuadra española. En la *América* permanece hasta el 28 de noviembre de 1866.

No es necesario señalar de manera circunstanciada los servicios que prestó en cada uno de los buques a los que fue destinado. En todos cumplió a cabalidad con sus deberes profesionales. Estuvo en el *Huáscar* (13.02.1868) que comandaba el capitán de navío Miguel Grau. Pasó al *Meteoro*, al *Loa*, al *Mayro* (22.10.1869) como segundo comandante y al *Atahualpa* (25.11.1871), del que sería nombrado en igual calidad a partir del 8 de julio de 1872, según la orden general de la fecha. En noviembre pasó a encargarse de la capitanía de Chimbote.

El 6 de mayo de 1876 fue nombrado tercer jefe de la Escuela de Grumetes de la fragata *Apurímac*. Era director el capitán de navío Hipólito Cáceres. El 6 de mayo de 1877 —como se describe en el presente libro— tuvo participación muy destacada en la captura y sublevación del monitor *Huáscar*, con su hermano Bernabé, Pablo Duffó, Manuel Fernández Dávila y otros oficiales, a favor del caudillo Nicolás de Piérola. Fue él, Manuel María, quien el 29 de mayo, en Pacocha, tuvo el mando efectivo del *Huáscar* en el combate contra los buques ingleses *Shah* y *Amethyst*. Luis Germán Astete ejerció a bordo la comandancia general.

Obligado el monitor a entregarse, por la superioridad de los buques ingleses, a la división que comandaba el capitán de navío Juan Guillermo More, la cabeza directriz de la revolución, Nicolás de Piérola, asumió toda la responsabilidad de los sucesos. Esto no impidió que Manuel María Carrasco y los demás oficiales comprometidos en la sublevación quedasen en situación de indefinidos.

En su expediente personal, que hemos leído en el archivo del Museo Naval, no figura la fecha exacta de su reincorporación al servicio. Una nota del

31 de mayo de 1879, ordena su traslado al fuerte Santa Rosa, en el Callao, a órdenes del capitán de navío Manuel Villar. La guerra con Chile había comenzado el mes anterior. Carrasco seguía con su mismo grado de capitán de corbeta[2].

No se le da el comando de ningún buque. Pareciera que su pasado político de pierolista lo marginara de una actividad de mayor relieve. Gobierna el general Mariano Ignacio Prado, contra quien, dos años antes, se había levantado en armas.

El 16 de octubre de 1879 se le dio la jefatura de la lancha torpedo *República*. Al caer Prado, a causa del levantamiento de Piérola en los últimos días de diciembre, la estrella de Carrasco vuelve a brillar. El día 30 —a escasos días de haberse producido el golpe de Estado— se le nombra comandante del transporte *Talismán*.

Cuando los chilenos invaden Lima el 17 de enero de 1881, Carrasco, leal a sus principios, se va a la sierra con Piérola. Lo sigue en la derrota. Lo acompaña hasta Ayacucho, como agregado al Estado Mayor del Ejército en campaña. El nombramiento tiene esta fecha: 7 de agosto del mes siguiente asume la subprefectura del Cercado de Ayacucho.

Los sucesos políticos que se desarrollan más tarde —la renuncia del poder que formula Piérola— no es motivo para que Carrasco vuelva a Lima, a una vida privada. Se une el 14 de enero de 1882 a las fuerzas en campaña que obedecen al coronel Pedro Más. En Cajamarca, al año siguiente, el 14 de mayo, es nombrado primer ayudante del coronel Lorenzo Iglesias. Un mes después se desempeña como subprefecto de la provincia de Pacasmayo, capitán de puerto y administrador de la aduana. El 2 de junio de 1884 ejerce funciones de agregado a la comandancia general de los Tercios Navales.

El último cargo, del que se tiene noticias, que desempeñó durante el controvertido gobierno de Miguel Iglesias, fue el de capitán de puerto de Supe.

Carrasco se había casado, el 30 de junio de 1867, con María Eleodora Duffó, limeña de 21 años, hija de Francisco Duffó y de Isabel Uranga. Apadrinaron la ceremonia Antonio Arenas y su esposa. El matrimonio tuvo varios hijos: María Dolores Esther, bautizada en San Lázaro, de nueve días, el 12.04.1868; María Rosa, bautizada en la parroquia de los Huérfanos el 07.01.1884, pero nacida el 25.09.1883; y Carlos Ernesto Raúl, bautizado de seis meses el 10.03.1892 en la parroquia Santa Rosa del Callao.

Manuel María Carrasco dejó de existir en Pacasmayo el 7 de setiembre de 1895, de una afección al corazón. Era capitán de puerto. No otorgó testamento.

---

1. En su partida de matrimonio, inscrita el 30 de junio de 1867, se apunta que tenía 24 años. Una simple resta nos ubica en 1843. Contribuye a fijar esta fecha otro informe de primera mano. En el registro de los masones de la logia "Concordia Universal" del Callao, figura su nombre, inscrito el 26 de julio de 1870 (libro Nº 14, folio 10): 27 años, de religión católica, de profesión marino de guerra.
2. Guardiamarina "cursante": 23.11.1858; guardiamarina embarcado: 26.05.1862; alférez: 08.05.1863; teniente 2º efectivo: 11.07.1865; teniente 1º graduado: 23.11.1865; teniente 1º efectivo: 08.05.1869; capitán de corbeta graduado: 03.06.1872; capitán de corbeta efectivo: 03.06.1880.

ANEXO J

Nota biográfica sobre el almirante de Horsey (*)

Almirante Sir Algernon (Frederick Rous), KCB (condecoración). Retirado en 1903; vice gobernador conjunto de la isla de Wight, desde 1913; nacido el 25 de julio de 1827, hijo del finado Spencer de Horsey, de Great Glenham, Suffolk, parlamentario, y de la hija del primer conde de Strodbroke; casado en 1861 con Caroline, hija del almirante Drew, un hijo y dos hijas. Sirvió en la costa de Siria, en 1840; oficial de más alta jerarquía en la insurrección de Jamaica, 1865; y los raids fenianos (islandeses) en los lagos de Canadá, 1866; edecán de la reina Victoria, 1871-75 (sic); comodoro en las Antillas 1873-75; comandante en jefe en el Pacífico 1876-79; en el buque insignia *Shah* combatió al acorazado rebelde peruano *Huáscar*, obligándolo a rendirse a las autoridades peruanas; la actuación del almirante fue cuestionada en el Parlamento, el Procurador General (Ministro de Justicia) Sir. J. Holker dijo que "habiendo el *Huáscar* cometido actos que lo convertían en enemigo de Gran Bretaña, de Horsey estuvo justicado en lo que hizo"; comandó la escuadra del Canal de la Mancha, 1884-85; en la lista de retirados, 1892; juez de paz de Hants (Hampshire); presidente del tribunal de la isla de Wight hasta 1918. Murió el 23 de octubre de 1922.

Por muchos años, hasta 1857, el "flag-officer" a la cabeza de la lista de Almirantes siempre fue promovido cuando ocurría una vacante; y en 1882 fue nombrado un segundo Almirante de la Flota, y un tercero se añadió en 1883. Tres fue el número máximo hasta casi el fin del siglo. Al hacer los nombramientos, a condición de que el oficial siguiente en la lista hubiera servido como comandante en jefe, o comandado en el mar como "flag-officer" durante dos años, la antigüedad nunca fue ignorada, hasta que en 1892 le vino el turno al almirante Algernon Frederick Rous de Horsey, que había sido comandante en jefe en el Pacífico durante casi tres años, y que además había sido oficial de mayor grado en el Canal (de la Mancha) durante cinco meses. En esta ocasión S.M. la Reina, ejerciendo su derecho de selección, consideró conveniente omitir a de Horsey y promover a Sir John Edmond Commerell, cuyo nombre estaba a continuación en la lista.

La decisión de la Reina Victoria puede interpretarse como una sanción moral contra el almirante de Horsey por su equivocado comportamiento en Pacocha al ordenar se torpedeara al monitor *Huáscar*.

(*) *The Royal Navy.* A History from the Earliest Times to the Death of Queen Victoria, London, 1903, p. 14.

NOTAS AL CAPITULO VI

1. National Maritime Museum. Papers of Admiral Sir Frederick Bedford: extrac from BED/5.
2. *Ibídem.*
3. *Ibídem.*
4. *Ibídem.*
5. *Ibídem.*
6. LPRO. Memorándum del contralmirante de Horsey al capitán de navío A.J. Chatfield, comandante de la H.M.S. *Amethyst.* Desde el *Shah*, al ancla en Iquique, 24 de mayo de 1877.
7. LPRO. Memorándum del contralmirante de Horsey al capitán de navío A.J. Chatfield, comandante de la H.M.S. *Amethyst.* Desde el *Shah*, al ancla en Arica, 25 de mayo de 1877.
8. National Maritime Museum. Papers of Admiral Bedford.
9. Según GARCIA Y GARCIA, punta de Cornejo está ubicada a dos y media millas de la caleta de Santa Ana. "Su extremidad occidental la componen varios farallones de piedra bajos, en los que siempre hay reventazón. Algunos han solido equivocar esta punta con la de Islay...". GARCIA Y GARCIA, Aurelio... *Derrotero de la Costa del Perú*, segunda edición. Lima, Imprenta del Estado, 1870, p. 56.
10. NMM. Papers of Admiral Sir Frederick Bedford.
11. Refutación al parte de de Horsey, en: *El Comercio*, edición de la mañana, 4 de octubre de 1877.
12. LPRO. Instrucciones del contralmirante de Horsey al teniente Rainer para que intime rendición al *Huáscar*, en la mar, 29 de mayo de 1877.
13. "Había contestado con una muy conocida interjección castellana", contó después don Guillermo Billinghurst. Véase: *El Comercio*, edición extraordinaria del 3 de junio de 1877.
14. Referido por el capitán de fragata Luis Germán Astete en el Parte dirigido al Excelentísimo señor Jefe Supremo Provisorio de la República, en: *El Comercio*, edición de la mañana, 14 de junio de 1877, y en el mismo diario el día 4 de octubre de 1877, en la refutación al Parte de de Horsey, suscrito por el capitán de corbeta Manuel María Carrasco.
15. ULLOA SOTOMAYOR, Alberto... Op. cit., p. 220.
16. *Ibídem.*
17. ROWBOTHAM: W.B. Commander R.N. *The Huascar Incident.* Journal off the Royal United Service Institution, vol. CV, May 1960, p. 253.
18. BALLARD. G.A. CB Admiral, *British Frigatres in 1875. The Shah.* The Mariner's Mirror, vol. XXII N° 3, July 1936, pp. 305, 306, 307, 308.

18A. ROWBOTHAM. W.B. Op. cit., p. 253.

19. GRIEVE, Jorge... *Historia de la artillería y de la Marina de Guerra en la contienda del 79.* Lima, Industrial Gráfica S.A., 1983, cap. VIII, p. 226.

20. VEGAS GARCIA, Manuel I... *Historia de la Marina de Guerra del Perú 1821 - 1924*. Lima, publicaciones del Museo Naval del Perú, 1978. cap. XII, p. 186.
21. *El Comercio*, edición de la tarde, 14 de junio de 1877. Parte del Comandante General de la Escuadra Regeneradora al Jefe Supremo Provisorio de la República, a bordo del *Huáscar*, en la mar, mayo 30 de 1877.
22. GARCIA Y GARCIA, Aurelio... Op. cit., p. 46.
23. PAZ SOLDAN, Mariano Felipe... *Diccionario Geográfico y Estadístico del Perú*. Lima, Imprenta del Estado, 1877, p. 640.
24. Enfilar: "Dirigir la visual a dos objetos distantes entre sí, pero que en el momento de la observación están en un mismo plano vertical". AMICH, Julián... *Diccionario Marítimo*. Barcelona, Editorial Juventud, 1971, p. 175.
25. NMM. Papers of Admiral Sir Frederick Bedford.
26. LPRO. Parte del comandante de la *Amethyst* al contralmirante de Horsey sobre el encuentro con el *Huáscar*, Iquique, 1º de junio de 1877.
27. LPRO. Parte al Almirantazgo del contralmirante de Horsey sobre las Operaciones contra el buque pirático de torreta *Huáscar*, *Shah*, en la mar, latitud 18º13'S., longitud 72º48'0., el 3 de junio de 1877.
28. Traducción aparecida en *El Comercio*, edición de la tarde, 18 de agosto de 1877.
29. *El Comercio*, edición de la mañana, 3 de junio de 1877.
30. *El Comercio*, edición extraordinaria, 3 de junio de 1877.
31. WILSON, H.W... *Los acorazados en acción*. Madrid, Editorial Naval, 1932, vol. 1, cap. IV, p. 68.
32. VEGAS GARCIA, Manuel I... Op. cit., cap. XI, pp. 173, 174.
33. *Enciclopedia General del Mar*, bajo la dirección de José María Martínez-Hidalgo y Terán, Madrid-Barcelona, ediciones Garriga S.A., 1958, vol. VI, p. 515.

33A. *La Storia del Siluro 1860-1936*, Whitehead Motofides Division della Filardini S. p. A. Livorno, Italia, 1982, p. 6 y siguientes.

34. *Ibídem*.

34A. ROWBOTHAM, W.B.... Op. cit., p. 260.

35. PARKES, Oscar... *British Battleships*. London, Seeley Service y Co., T. I, p. 232.
36. GALUPPINI, Gino... *Acorazados de todo el mundo*. Madrid, Espasa-Calpe S.A., 1984, p. 151.
37. *Diario* del comandante Frederick Bedford, ya mencionado.
38. LPRO. Parte del teniente Charles Lindsay al comandante Frederick Bedford, firmado a bordo del *Shah*, en la mar, 3 de junio de 1877.
39. LPRO. Parte al Almirantazgo del contralmirante de Horsey sobre las "Operaciones etc..." ya citado.
40. *Diario* del comandante Frederick Bedford, ya citado.
41. *Ibídem*.

41A. LPRO. Memorándum del contralmirante de Horsey al comandante Bedford, *Shah*, en la mar, 31 de mayo de 1877.

42. LPRO. Comunicación del comandante Bedford al contralmirante de Horsey, *Shah*, en la mar, 31 de mayo de 1877.
43. LPRO, Memorándum del comandante Bedford al teniente Lindsay, *Shah*, en la mar, 31 de mayo de 1877.

44. LPRO. Memorándum del comandante Bedford al teniente Thomas F. Abbott, *Shah*, en la mar, 31 de mayo de 1877.
45. LPRO. Memorándum del comandante Bedford al sub-teniente S.N. Alfray, *Shah* en la mar, 31 de mayo de 1877.
46. LPRO. Parte al Almirantazgo del contralmirante de Horsey sobre las "Operaciones, etc..." ya citado.
47. LPRO. Parte del teniente Lindsay al comandante Bedford, *Shah* en la mar, 3 de junio de 1877.
48. Parte del Comandante General de la Escuadra Regeneradora al Jefe Supremo Provisorio de la República, a bordo del *Huáscar*, en la mar, mayo 30 de 1877, ya citado.
49. *Ibídem.*
50. BNP. Archivo Piérola. Parte del comandante Manuel María Carrasco al Comandante General de la Escuadra Regeneradora, en la mar, mayo 30 de 1877.
51. BNP. Archivo Piérola. Parte del comandante Manuel María Carrasco al Comandante General de la Escuadra Regeneradora, dándole cuenta de los jefes, oficiales, tripulación y guarnición del *Huáscar* durante el combate de Pacocha, en el *Huáscar*, en la mar, mayo 30 de 1877.
52. BNP. Archivo Piérola, Parte del coronel Federico Larrañaga al Jefe Supremo Provisorio, a bordo del *Huáscar*, en la mar, 30 de mayo de 1877.
53. BNP. Archivo Piérola. Comunicación de Nicolás de Piérola al comandante Juan Guillermo More, a bordo del *Huáscar*, Iquique, mayo 30 de 1877.
54. *La Patria*, segunda edición, 30 de mayo de 1877.
55. *La Patria*, edición del 31 de mayo de 1877.
56. BNP. Archivo Piérola. Carta del capitán de navío Juan Guillermo More, Comandante General de la Escuadra de Operaciones, al señor doctor Nicolás de Piérola, en la fragata *Independencia*, frente a Iquique, mayo 30 de 1877.
57. BNP. Archivo Piérola. Carta de Nicolás de Piérola al comandante More, a bordo del *Huáscar*, mayo 30 de 1877.
58. BNP. Archivo Piérola. Carta del comandante More a Nicolás de Piérola, en la *Independencia*, frente a Iquique, mayo 30 de 1877.
59. *La Patria*, edición del 1º de junio de 1877.
60. *El Comercio*, edición extraordinaria, 31 de mayo de 1877.
61. *El Comercio*, edición de la tarde, 6 de junio de 1877.
62. *Ibídem.*
63. ULLOA SOTOMAYOR, Alberto... Op. cit., p. 224.
64. *El Comercio*, edición de la tarde, 14 de junio de 1877.
65. *El Comercio*, edición de la tarde, 26 de junio de 1877.
66. *El Comercio*, edición de la tarde, 28 de junio de 1877.
67. *El Comercio*, edición de la tarde, 28 de junio de 1877.
68. *El Comercio*, edición de la tarde 22 de setiembre de 1877.
69. *La Patria*, edición del 31 de mayo de 1877.
70. *El Comercio*, edición de la mañana, 1º de junio de 1877.
71. Adolfo King era chalaco, hijo de Carlos King (o Quin) y de Tomasa Loave. Nació en 1841 y falleció en Arica, al lado de Francisco Bolognesi, el 7 de junio de 1880. En febrero de 1866 había combatido en Abtao a bordo de la fragata *Apurímac*, en condición de amanuense. No dejó descendencia.

72. *El Comercio*, edición de la mañana, 1º de junio de 1877.
73. *El Comercio*, edición de la tarde, 1º de junio de 1877.
73A. *El Comercio*, edición de la tarde, 6 de junio de 1877.
74. LPRO. Comunicación del Encargado de Negocios de S.M. B. en Lima al ministro de Relaciones Exteriores de la Gran Bretaña, Lima, 12 de junio de 1877.
75. *La Patria*, edición del 5 de junio de 1877.
76. *El Comercio*, edición de la tarde, 2 de junio de 1877.
77. *El Comercio*, edición de la tarde, 1º de junio de 1877.
78. *Ibídem.*
79. *El Comercio*, edición de la tarde, 17 de julio de 1877.
80. *El Comercio*, edición de la mañana, 24 de noviembre de 1877.
81. *El Comercio*, 30 de setiembre de 1876.
82. *El Comercio*, 23 de setiembre de 1876.
83. *El Comercio*, edición de la tarde, 5 de junio de 1877.
84. *El Comercio*, edición de la tarde, 7 de junio de 1877.
85. *El Comercio*, edición de la mañana, 5 de junio de 1877.
86. AMNP. Comandancia General de Marina, 1877, L.C. Nº 319, foja 214.
87. *El Comercio*, edición de la tarde, 5 de junio de 1877.
88. MARTIN, José Carlos... *Manuel Pardo en Chile.* Lima, Talleres Gráficos P.L. Villanueva, 1978, pp. 11, 12.
89. *La Patria*, edición del 5 de junio de 1877.
90. *Ibídem.*
91. *La Patria*, edición del 9 de junio de 1877.
92. *El Nacional*, edición del 16 de junio de 1877.
93. SAN CRISTOVAL, Evaristo... *Manuel Pardo y Lavalle.* Lima, imprenta Gil, 1945, p. 229.
94. *El Nacional*, edición del 20 de Junio de 1877.
95. *Ibídem.*
96. MARTIN, José Carlos... Op. cit., pp. 13,14.
97. Reproducido en: *El Comercio*, edición de la tarde, 11 de julio de 1877.
98. *El Comercio*, edición de la tarde, 6 de julio de 1877.
99. *El Nacional*, edición del 28 de junio de 1877.
100. *La Patria*, edición del 17 de julio de 1877.
101. *El Comercio*, edición de la mañana, 17 de julio de 1877.
102. *Ibídem.*
103. *Ibídem.*
104. *La Patria*, edición del 16 de julio de 1877.
105. *El Nacional*, edición del 19 de julio de 1877.
106. *La Patria*, edición del 9 de marzo de 1878.
107. ULLOA SOTOMAYOR, Alberto... Op. cit., p. 226, 227.
108. *El Comercio*, edición de la tarde, 16 de julio de 1877.
109. *El Comercio*, edición de la mañana, 19 de julio de 1877.
110. *La Patria*, edición del 19 de julio de 1877.
111. AMNP. *Huáscar*, monitor. Comandancia General de Marina, 1877, doc. 47, foja 127.
112. *La Patria*, edición del 19 de julio de 1877.
113. AMNP. *Huáscar*, monitor. Comandancia General de Marina, 1877, doc. 47, foja 127.
114. *La Patria*, edición del 17 de julio de 1877.

115. *El Comercio*, edición de la tarde, 27 de julio de 1877.
116. *El Comercio*, edición de la tarde, 17 de julio de 1877.
117. *El Comercio*, edición de la tarde, 1º de agosto de 1877.
118. LPRO. Parte al Almirantazgo del contralmirante de Horsey sobre las "Operaciones contra el buque pirático de torreta *Huáscar*", ya citado.
119. NMM. Papers of Admiral Frederick Bedford.
120. LPRO. Informe del contralmirante de Horsey al Almirantazgo, a bordo del *Shah*, en la mar, 4 de junio de 1877.
121. LPRO. Informe del contralmirante de Horsey al Almirantazgo, en el *Shah*, al ancla en Paita, 12 de junio de 1877.
122. LPRO. Comunicación del contralmirante de Horsey al Encargado de Negocios de S.M.B. en Lima, en el *Shah*, frente al Callao, 6 de junio de 1877.
123. LPRO. Nota del Encargado de Negocios británico en Lima al ministro de Relaciones Exteriores, Lima, 9 de junio de 1877.
124. LPRO. Parte al Almirantazgo del contralmirante de Horsey sobre las "Operaciones contra el buque pirático... etc.", ya citado.
125. LPRO. Carta del Almirantazgo al Sub-Secretario de Estado para Relaciones Exteriores, Londres, Almirantazgo, 30 de junio de 1877.
126. LPRO. Extracto de carta del Almirantazgo al contralmirante de Horsey, setiembre 27 de 1877.
127. *Ibídem.*
128. *Ibídem.*
129. LPRO. Carta de un ciudadano británico residente en Valparaíso al conde de Derby, ministro de Relaciones Exteriores, octubre de 1877.
130. *El Comercio*, edición de la tarde, 15 de junio de 1877.

Capítulo VII

CRONICA MARITIMA: 1876-1879

Hemos visto en los capítulos precedentes la profunda agitación, el verdadero cúmulo de problemas y conflictos que soportó nuestro país en el trienio 1876-1879. Al revisar esta corta pero agitada etapa de la historia decimonónica peruana, se ha puesto, hasta el momento, —en razón de su importancia— mayor énfasis en los temas y sucesos navales. Tiempo, es, pues, que nos ocupemos igualmente de otros aspectos, de otras facetas, vinculadas esta vez con el quehacer marítimo.

No debemos olvidar que, hasta bien entrada la tercera década del presente siglo, el transporte marítimo era, sin discusión alguna, el más importante y muchas veces el único medio de ponernos en contacto con diversos puntos de nuestra desafiante geografía y, obviamente, con el resto del mundo. Por esta razón los puertos del extenso litoral peruano —mayores y menores e inclusive las caletas— tuvieron un movimiento, un auge, que hoy en día casi ni se recuerda. Diremos también que todo lo vinculado con los "vapores" —sus entradas y salidas de los puertos con pasajeros y el correo— lo mismo que el tráfico marítimo en general, interesaba o concernía a una gran porción del país. El posterior y vertiginoso crecimiento del transporte automotor y, poco después, de la aeronáutica, terminarían por distanciarnos poco a poco del mar, aunque la importancia económica y estratégica de éste siguió gravitando siem-

pre poderosamente y marcando rumbos ineludibles al desarrollo y a la esencia misma de nuestra nacionalidad.

A. LAS LINEAS DE VAPORES

Como ya se ha dicho en volúmenes precedentes dos eran las empresas de transporte marítimo más importantes: la Compañía Inglesa de Navegación por Vapor en el Pacífico (P.S.N.C.) y la Compañía Sud-Américana de Vapores. Esta última tenía arreglados sus itinerarios en combinación con aquella[1]. La P.S.N.C. estableció como extremos de su línea, Panamá en el Pacífico y Liverpool (Inglaterra) en el Atlántico. Tenía, pues, dos flotas: una que navegaba entre Valparaíso y Panamá y la segunda —los trasatlánticos— que unían Valparaíso con Liverpool por la ruta del Estrecho de Magallanes. El Perú quedaba incluido en el recorrido de la primer flota, por medio de la cual se porteaba entre Valparaíso y puertos al norte los pasajeros y carga de tránsito para el estrecho[2].

El cabotaje en nuestras costas, del Callao para el norte, lo tenía principalmente la P.S.N.C. Veamos un itinerario de rutina:

Vapores para Pimentel con escalas en Huacho, Supe, Salaverry, Malabrigo, Pacasmayo y Eten, salían del Callao todos los martes.

Vapores para Eten, con escala en Huacho, Supe, Huarmey, Casma, Samanco, Chimbote, Santa, Salaverry y Pacasmayo, salían del Callao todos los jueves. Tanto los vapores con puerto final en Pimentel, cuanto los que tenían como última arribada Eten, tocaban una o dos veces al mes en la caleta de Guañape y en Huanchaco[3].

Vapores para Paita, Guayaquil y Panamá, con puertos intermedios, salían del Callao todos los jueves a las 10 de la mañana. Las escalas entre el Callao y Panamá eran: a la ida, en Paita, Guayaquil, Ballenita, Manta, Bahía y Esmeraldas; al regreso, en los mismos puertos a excepción de Bahía. Otros vapores —en la misma ruta— a la ida y al regreso tocaban sólo en Paita, Guayaquil, Tumaco y Buenaventura y, finalmente, otros a la ida y al retorno fondeaban en Eten, Pimentel, Sechura, Paita, Tumbes y Guayaquil. En resumen: los vapores entre el Callao y Panamá tenían los números 1, 2 y 3, además del nombre, obviamente, y cubrían los tres servicios que aca-

bamos de reseñar[4]. Había igualmente vapores a Pisco, con escala en Cerro Azul y Tambo de Mora. Estos salían del Callao los lunes y jueves a las seis de la tarde. Generalmente el buque asignado a esta ruta era el *Santiago*, pero podía ser reemplazado por otra unidad de acuerdo a las necesidades o circunstancias del tráfico.

Como la más dura y tenaz competencia de la P.S.N.C. surgió —como ya se ha visto en volúmenes precedentes— la Compañía Sudamericana de Vapores. Dos veces se enfrentaron ambas empresas en una guerra de tarifas que no benefició a ninguna de las dos. Por ello, terminaron por concertar amigablemente sus intereses, es decir, los prolegómenos de lo que hoy se conoce como líneas de conferencia. En 1877 la Compañía Sudamericana estrenaba vapores en su ruta entre el Callao y Valparaíso. Estos salían de nuestro primer puerto todos los viernes, a las 6 de la tarde, con escala en los siguientes puertos: Tambo de Mora, Pisco, Lomas, Chala, Mollendo, Ilo, Arica, Pisagua, Mejillones del Perú, Iquique y Pabellón de Pica, en territorio peruano, para luego tocar en los puertos de Antofagasta, Chañaral, Caldera, Carrizal, Huasco y Coquimbo, ya en jurisdicción perteneciente a Bolivia y Chile. Dos veces al mes estos buques se detenían también en Chilca para dejar o recoger pasajeros, así como cartas[5].

La Sudamericana —como se la conocía popularmente—tenía así mismo una línea quincenal a Paita y Tumbes. Un vapor salía del Callao los días 1º y 16 de cada mes a las 10 de la mañana. El del día primero era "el de Paita", con escalas en Casma, Samanco, Chimbote, Salaverry, Pacasmayo, Pimentel, islas de Lobos y Sechura. "El de Tumbes" zarpaba el 16, con escalas en los mismos puertos. Al regreso, en ambos viajes, tocaban igualmente en Huanchaco, Supe y Huacho[6].

Como vemos, el movimiento marítimo era muy extenso. Había pasajes de 1º, 2º y 3º clase, vendiéndose también boletos para quienes sólo podían pagar un "puesto en cubierta". Esto generalmente sólo en el tráfico de cabotaje y entre puntos en que el viaje duraba pocas horas o días.

Para que se tenga una idea más exacta y detallada de cómo se efectuaban los viajes a Europa (ya se dijo que la P.S.N.C. utilizaba la vía del Estrecho, partiendo de Valparaíso) vamos a transcribir un anuncio, de los muchísimos que diariamente aparecían en los diarios de Lima, principalmente *El Comercio*,

en el cual se proporciona al potencial usuario de la línea de transporte toda la información que se consideraba imprescindible en estos casos.

"COMPAÑIA DE PAQUETES POR VAPOR DE LA

MALA REAL

Vapores para Europa,
Indias, Occidente y Méjico

El vapor

PARA

Su capitán Herbert

Saldrá de Colón (Aspinwall) para Southampton, sin trasbordo, tocando en su vía en Kingston (Jamaica), San Tomás, Plymouth y Cherburgo (Francia), el

21 de Marzo de 1877

Los pasajeros que se embarquen en los vapores de esta compañía en Colón, llegan a Plymouth, Inglaterra, más pronto que por otra línea cualquiera.

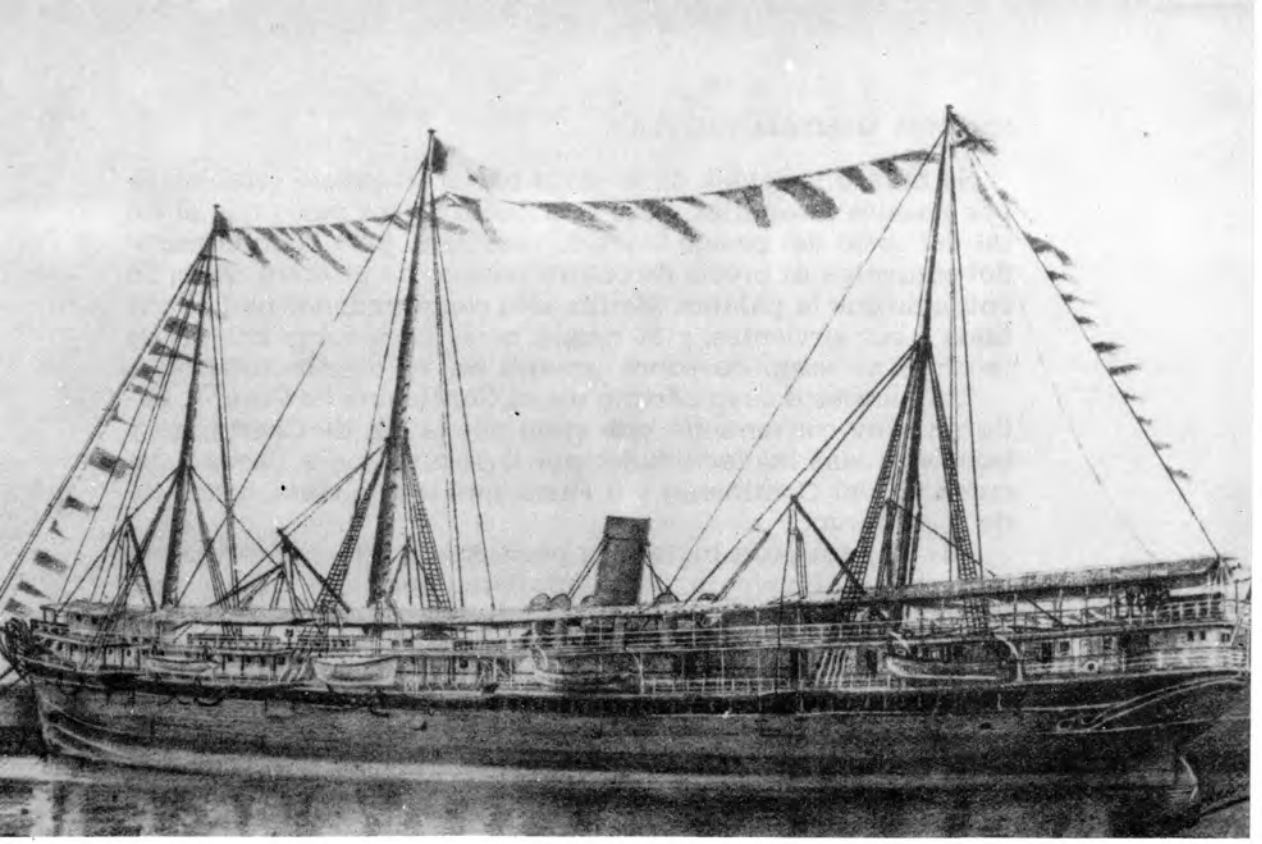
Precios de Pasajes de primera:

Puente inferior,	30 libras
Puente principal, centro del buque	40 libras
Puente principal, cámara hacia proa	44 libras

Esta diversidad en los precios sólo se debe a los camarotes; bajo todo otro respecto, los pasajeros de esa clase gozan de iguales derechos.

LOS PASAJES DE SEGUNDA CLASE VALEN	20 libras
LOS PASAJES DE TERCERA CLASE VALEN	15 libras

El pasaje a Cherburgo, es igual que a Southampton. Se hará la rebaja de 25 por 100 en los billetes de ida y retorno de primera clase.



El vapor *Amazonas*,
de la Compañía Sud-Americana de Vapores.
Estaba destinado a cubrir la ruta entre Valparaiso
y Panamá.

Se hará una rebaja de la sexta parte del precio establecido por pasajes a familias, pero solamente en los casos que el total del costo del pasaje (cuando calculado para todo el partido) equivalga al precio de cuatro pasajes de primera clase. Se entiende que la palabra familia sólo comprende los padres sus hijos y sus sirvientes, y la rebaja no se hará sobre boletos de retorno, ni tampoco sobre pasajes en el puente inferior.

Los pasajeros cuyo destino sea el Continente de Europa, hallarán muy conveniente este viaje por la vía de Cherburgo y también todas las facilidades por ferrocarril para llegar a las ciudades del Continente y a París, que está a corta distancia de Cherburgo.

Los viajeros para Inglaterra pueden acortar su viaje desembarcando en Plymouth, o si lo prefieren permanecerán quince días en Francia, pasando por Cherburgo a Southampton por el paquete subsiguiente, libres de costo. Los que vayan al continente pueden asimismo demorarse quince días en Inglaterra y pasar de Plymouth a Cherburgo por el siguiente vapor.

Serán conducidos los pasajeros de Plymouth a Londres y otros puntos por ferrocarril a precios notablemente reducidos.

Los pasajeros que tengan *Through tickets* (boletos directos) pueden embarcarse inmediatamente después de su llegada a Colón (Aspinwall).

La Compañía se halla ahora preparada para expedir boletos de excursión entre las colonias, valederos por el término de seis meses para todos los lugares situados en la línea de la Empresa; en las Antillas, rebajando el 25% de los precios de costumbre.

Todos los vapores de esta línea tienen cocineros franceses e ingleses, así como sirvientes que hablan varios idiomas.

Se expiden boletos en derechura para Europa inclusive el del ferrocarril del Istmo.

Los pasajeros deberán proveerse de los billetes antes de embarcarse en los buques de la Compañía.

Para más informes, ocúrrase a

NORMAN EVANS
Agente en Lima

76 Calle de Carabaya; ó a

B.R. WILSON
Agente en el Callao"[7].

B. ESCLARECEDORA POLEMICA

A fines de octubre de 1878 se desató una polémica entre dos diarios limeños: *La Opinión Nacional*, vocero civilista y *El Comercio*, independiente, aunque también muy afín al partido fundado por Manuel Pardo. El primero de los órganos mencionados abogaba por la formación de una marina mercante peruana. Pedía para ello que el gobierno adoptase una franca política proteccionista cerrando nuestros puertos menores a los buques de vapor extranjeros.

El Comercio, sin abdicar ni por un momento de su encendido nacionalismo, veía las cosas de manera mucho más pragmática, y decía; "Nuestra marina mercante se va extinguiendo porque en su totalidad ha estado siempre formada por buques de vela y sabido es que en el mundo entero, no sólo en el Perú, éstos van cediendo el usufructo de los mares a los buques de vapor.

Si el Perú tuviera astilleros, factorías y hombres capacitados en la construcción de buques a vapor —proseguía el decano de nuestra prensa— es posible que hubiese renovado su marina mercante, pero careciendo de tales elementos no puede lanzarse a una competencia, desde ya desfavorable, con naciones de avanzado potencial marítimo.

Pretender —en un afán proteccionista— que los puertos menores queden proscritos a la navegación a vapor con bandera extranjera y condenarlos sólo al uso de buques a vela, sería retrogradar cincuenta años por lo menos". anotaba *El Comercio*[8].

La Opinión Nacional —a su vez— planteaba la posiblidad de conceder privilegios (tener la exclusiva) de operar en los puertos menores a buques a vapor con la bandera nacional. Esto era una ficción, una patriótica ficción, si se quiere, pero que no favorecía a los usuarios. La P.S.N.C. y la Sudamericana, por el volumen de sus operaciones y por el acuerdo establecido entre ambas empresas, podían ofrecer sus servicios a precios razonables. Una compañía —como la que sugería *La Opinión Nacional*— debía ser subsidiada por el Estado peruano, cuando la crisis fiscal era pavorosa, y, por otra parte, con tarifas tal vez mayores a las que se pagaban en ese momento, "y esta diferencia de precios importaría —acotaba *El Comercio*— una nueva contribución, más o menos directa, que el viajero y

el consumidor de los artículos que se transportaran, pagarían por el placer de que existiera una industria parásita con el pomposo nombre de marina mercante nacional"[9].

Para *El Comercio* el meollo del asunto era el siguiente: "Fácil sería crear artificialmente una flota —editorializaba— que llevara la bandera nacional, pero esto no sería crear marina nacional. Nadie ignora que los oficiales de la Armada bastan apenas a satisfacer las exigencias del servicio militar: de manera que no saldrían de nuestros buques de guerra sino unos pocos capitanes y pilotos para los buques mercantes, los cuales quedarían en su mayor parte a cargo de oficiales extranjeros. Ni es un misterio tampoco que a pesar del empeño que todos nuestros gobiernos han tenido en dotar los buques de guerra nacionales de marinería peruana —decía el diario de La Rifa— nunca hemos tenido menos de un 70% de extranjeros entre los tripulantes de las naves de la Armada. ¿Qué marina nacional sería esta, en que, de la quilla a la perilla del buque y del capitán al grumete, todo o casi todo tendría forzosamente que venir de fuera?"[10].

Tendrían que pasar todavía muchos años para que existiera una Compañía Peruana de Vapores, la cual, lamentablemente, sólo durante algunas etapas de su existencia ha brindado al país el aporte que de ella se esperaba.

C. *CAPITANIAS*

Lo que pasaba en las capitanías, por falta de dinero para sufragar sus gastos, era lamentable. En diciembre de 1876 en la caleta de Sechura el capitán de puerto carecía de un local para el desempeño de sus funciones. Construirlo demandaba un gasto de 500 a 600 soles y, en ese sentido, se consideraba que era necesario llevar adelante la obra "por reclamarlo así sus señaladas conveniencias políticas y fiscales"[11].

A quienes trabajaban en la capitanía de puerto de la isla de Lobos de Tierra, por las circunstancias de su ubicación, prácticamente los tenían en el olvido. El 22 de enero de 1877, Juan B. Palacios, que ejercía su jefatura, expresaba que toda la dotación —incluyéndose él mismo— se encontraba "insoluta de sus haberes desde el mes de noviembre del año próximo pasado, de cuyo mes sólo se ha recibido una buena cuenta". En

el Callao, al recibirse su informe, se dio cuenta con rúbrica del cajero fiscal al Comandante General de Marina: "La Capitanía de Puerto de la Isla de Lobos de Tierra ha sido siempre satisfecha de sus haberes por la intervención fiscal, y ella es la que debe informar acerca de este reclamo; y si ya no existe dicha intervención, lo que ignora esta Caja, y sobre lo cual podrá informar la Dirección General de Rentas, en tal caso el Supremo Gobierno se servirá resolver por qué oficina debe continuarse abonando los haberes de la referida Capitanía".

Como se aprecia, se adoptaba la política de evasión de responsabilidades; y se formulaban afirmaciones que no coincidían con la realidad. Si los de la isla de Lobos de Tierra siempre habían recibido su paga oportunamente, ¿cómo se explicaba que hubiesen sido olvidados durante tres meses?

La Dirección de Rentas, finalmente, sin poner solución inmediata al caso, con fecha 10 de febrero dijo que era necesario ver al inspector Fiscal de los depósitos, "que entiendo se encuentra en esta capital"[12].

Situémonos ahora en la capitanía del Callao. Es el 23 de mayo del mismo año de 1877. Sus servicios carecen de vestuario, dice el capitán de navío Gaspar Selaya a su Comandancia General, y como es necesario que se presenten a bordo de los buques que tienen que visitar "con la decencia debida", hace presente tan "apremiante necesidad". La superioridad naval dio curso al oficio al ministerio correspondiente, pero la respuesta que recibió, en documento suscrito por el general Juan Buendía, aseguraba que la prefectura "tiene contratados y aún pagados alguna parte de los vestuarios que son necesarios para la marinería de la capitanía del puerto y para los bogas que deben tripular la falúa con destino a S.E. el Presidente, los cuales le serán remitidos oportunamente". Sin embargo, las remisiones no llegaban nunca, porque eran simples promesas[13]. De otro lado, un inventario de los útiles y enseres con que contaba dio el siguiente deplorable resultado:

"Capitanía de puerto del Callao

Corredor

2 Dos bancas de madera
5 Cinco velas de lona en muy mal estado
2 Dos pizarras para anotación del movimiento marítimo

Sala de empleados

2 Dos escritorios de dos carpetas en buen estado
6 Seis sillas de esterilla en mal estado
1 Un lavatorio de fierro con tasa y jarra

Sala del Jefe

1 Un escritorio en buen estado
1 Un sillón tapizado en idem
1 Un sofá id. en mal estado
5 Cinco sillas id. id. id.
1 Un mapa en buen estado
1 Un armario en id. id. que contiene el archivo de la oficina

Embarcaciones

1 Un vaporcito en estado de uso
1 Una chalupa de seis remos con un cuarto de vida
1 Una id. de cinco id. id. id. id.
1 Un bote en mal estado
1 Un id. escluído

Barraca de los marineros

Esta se encuentra en muy mal estado, tiene una tarima y una barra de fierro para arrestar marineros.

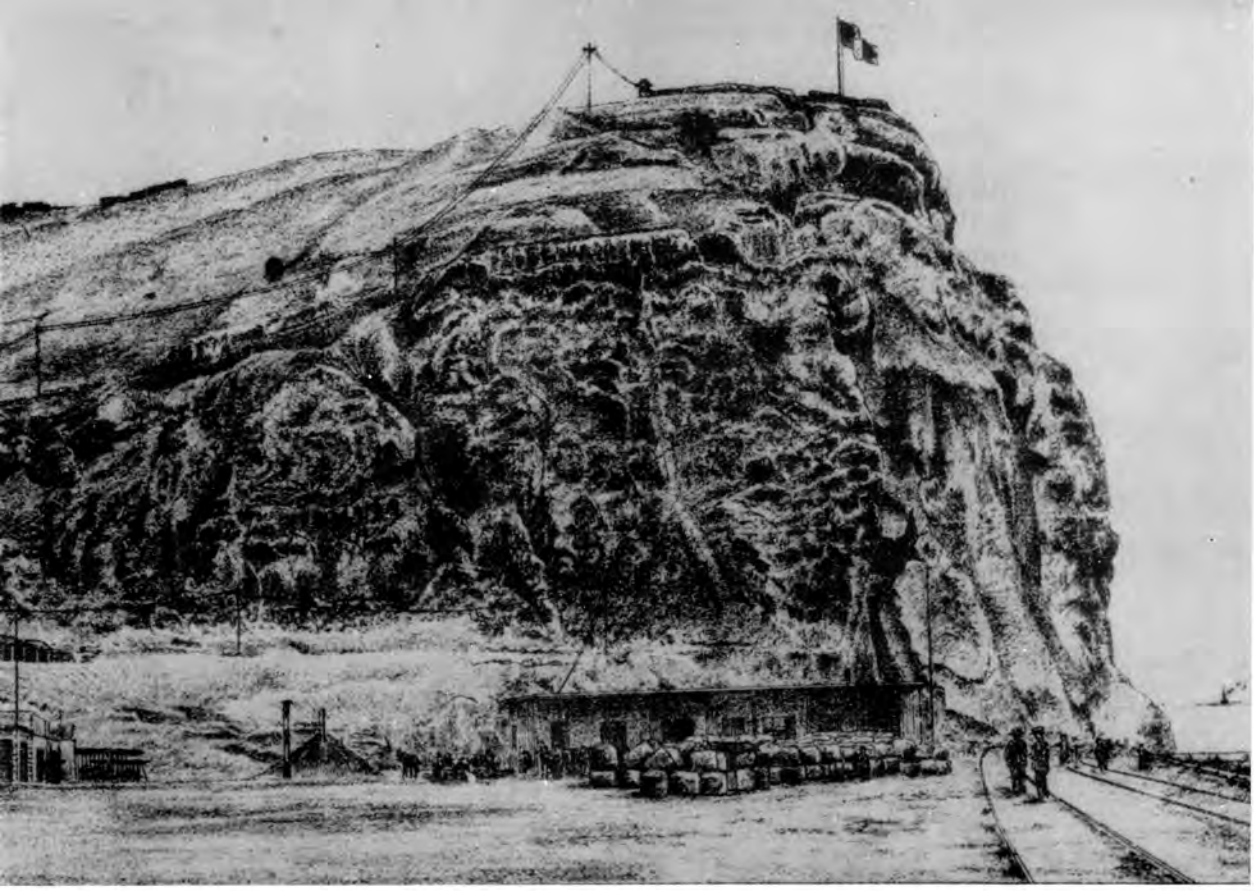
Callao, setiembre 3 de 1877

MANUEL J. MORENO

Vº Bº

SELAYA"[14].

Hagamos un aparte y preguntémonos cómo funcionaban las capitanías en otros puertos del litoral, alejados del Callao. Sus locales eran ruinosos y carecían de todo. Pero de lo que vamos a tratar no es de eso, sino de su rectitud en el desempe-



Arica era después del Callao el puerto más importante del Perú en la década de los años 70 del siglo pasado. Vemos el Morro con la bandera bicolor al tope. (Grabado de la época).

ño de sus funciones. El 25 de noviembre de 1878 un numeroso grupo de trabajadores de la caleta de Santa Rosa (Chiclayo) que realizaba sus actividades en Pimentel, dirigió un memorial al Presidente de la República solicitando no se cambiase de su puesto al capitán de puerto Miguel Espinosa. Alegaban los modestos servidores que Espinosa, en Pimentel, desde el día que asumió su cargo, les hizo comprender que eran libres de toda servidumbre personal y que a ellos no los podían forzar a tarea alguna sin que primero mediase un contrato por el precio convenido de su labor.

Expresaban: "El señor Espinosa nos manda a trabajar en playa y lanchas, consultando primero nuestra voluntad y el precio estipulado a nuestro favor, y procura constantemente que los señores comerciantes y empleados nos paguen puntualmente nuestro legítimo haber". En otro tiempo, contaban, eso era ilusorio porque después de forzarlos al trabajo por cuatro o seis días, sin convenir el precio, los hacían esperar mucho sin darles un solo medio para comer. Y denunciaban: "las lágrimas y maltratos de palo, espada y vejaciones públicas han sido nuestro alimento"[15].

El memorial contiene expresiones más o menos similares en otros párrafos. Lo que tratamos de resaltar es el espíritu de justicia del capitán de puerto Miguel Espinosa, quien el 7 de junio de 1880 caería herido por la metralla chilena durante la batalla de Arica. Operado sin cloroformo en el hospital, falleció poco después.

De la capitanía de Puno hay poco que decir. Fue creada por decreto del 19 de octubre de 1877, en el lago Titicaca, a petición del prefecto del departamento. Estaba sujeta a las leyes y reglamentos que regían para los demás puertos del litoral. Puesta bajo las órdenes de la autoridad política, para desempeñar el cargo de capitán de puerto se nombró al capitán de fragata Manuel Mariano Melgar[16].

En general, las necesidades de las capitanías limitaban su normal desarrollo. Se carecía de todo y a pesar de los urgentes informes que al respecto se formulaban ante el titular del ramo y a veces ante el mismo Presidente de la República, nada cambiaba. Grau, en su *Memoria* de 1878, en su condición de Comandante General de Marina hizo constar, por ejemplo, que el Reglamento de Capitanías databa de 1848 y que por tal razón, estaba "muy lejos de llenar las necesidades actuales,

que son muy distintas a las de aquella época". Señaló una serie de deficiencias en cuanto a oficinas, embarcaciones, contrato de tripulaciones y hasta en lo concerniente a tarifas.

D. EL MUELLE-DARSENA

Una de las obras más modernas en el puerto del Callao fue el Muelle-Dársena. Paradójicamente, el manejo administrativo del mismo causó —desde un primer momento— numerosos reclamos y protestas. Al respecto decía *El Comercio*: "Tenemos en ejercicio esa grande obra, pero en lugar de aplicarla al beneficio más inmediato que están llamados a reportar todos los establecimientos de su clase que hay en el mundo, el Muelle-Dársena ha venido a aumentar las incomodidades del tráfico personal en la bahía. Primeramente una caprichosa y absurda orden —señalaba el decano de la prensa nacional— ha impedido desde hace tiempo y bajo severas penas que los pasajeros hagan el tráfico por el sitio más expedito y mejor acondicionado, para señalarles un lugar incómodo y fastidioso...Por otra parte, desde que los vapores están entrando a la Dársena, se ha establecido otro absurdo por ese estilo. Los vapores tienen que detenerse afuera, para que sus pasajeros sean desembarcados por los fleteros, y concluida esta operación se lleve esas naves a la Dársena"[17].

La Opinión Nacional— tratando este mismo tema decía a su vez: "Las facilidades de la Dársena no las aprovechan los pasajeros, pues, hoy como antes tienen que hacer uso de los botes fleteros. Ignoramos si hay alguna cláusula en el contrato de aquella empresa, para que los pasajeros tengan necesariamente que desembarcar en ellos. Es cierto que esta mejora atacará en algo los intereses de ese gremio, ¿pero qué hacer cuando está de por medio el ahorro de tiempo, y las garantías y comodidades para el público?

Los fleteros que hoy se dedican a ese trabajo pueden hacerlo y quizá con mayores ventajas en otra industria.

¿Cuántos se dedicaban antes al arrieraje y conducción de vehículos, y sin embargo no han quedado sin trabajo, después del establecimiento de las vías férreas? Hay una ley que es preciso seguir su impulso, cualesquiera que sean sus consecuencias con los intereses privados, y esa ley es la del progre-

so. No es justo, pues, que los viajeros pudiendo aprovechar de las ventajas de la Dársena, no lo hagan. Y seguir el método que hoy se observa a este respecto, es perjudicar notablemente a las compañías de vapores y al público. Como hay una orden, que no sabemos de donde emana, para que los vapores no entren a la Dársena, antes de que los pasajeros hayan desembarcado en los botes, ni que aquellos vayan a bordo, sino después de que salgan de allí los vapores, el desembarco de la carga demora más tiempo del necesario.

Ayer concluyó de embarcar su carga el *Ayacucho* que debía zarpar para Valparaíso e intermedios a las 6 de la tarde y entre su salida y toma de su fondeadero demoró una hora más, de manera que sólo a las 7 de la noche pudieron los pasajeros principiar a embarcarse. ¿Esto es ventajoso para los pasajeros y para las compañías de vapores? Indudablemente que nó. Primero que es expuestísimo el embarcarse de noche y que puede ocasionar algunas pérdidas, el vapor sale más tarde de lo de costumbre y los fleteros cobran, como es natural, el doble o triple.

Llamamos muy seriamente la atención del señor capitán del puerto y del gerente de la Dársena a este respecto. La repetición de estos hechos traerían perjuicios indudablemente para los pasajeros y compañías de vapores como lo hemos manifestado ya. Hay algo peor. La empresa del ferrocarril central trasandino ofreció a sus pasajeros, que debían embarcarse, carros que condujeran sus equipajes hasta el costado de los vapores de la Dársena y no se ha consentido en esa positiva mejora. ¿Es justo eso? Respondan las autoridades competentes"[18].

No era fácil, ciertamente, encontrar solución al problema de los fleteros en un marco de gravísima crisis económica como el que vivía nuestro país en esos años. Los fleteros eran un gremio numeroso, cohesionado. Desde un punto de vista social, suspender abruptamente a los fleteros hubiera sido condenar a morir de hambre a miles de personas que dependían de los salarios ganados por ellos.

La crisis económica repercutió también entre los trabajadores del Muelle-Dársena que se fueron a la huelga en junio de 1877. Durante tres días la empresa estuvo paralizada con gran perjuicio para los comerciantes de Lima y el Callao.

Finalmente los trabajadores recibieron el aumento solicitado que, por otra parte, era justo ya que los salarios se habían



Así eran las labores de
carga y descarga en el puerto del Callao,
hacia 1879.

reducido casi a la mitad, pues eran pagados en billetes cuyo poder adquisitivo era infinitamente menor a la moneda de plata. Al respecto decía *El Comercio*: "Si la depreciación de los billetes de Banco sigue subsistiendo como hasta el presente, parece que se hará necesario no considerar a esos papeles sino en su justo valor de cambio. Muchas empresas, y entre ellas las compañías de vapores, han impuesto ya sus condiciones en tal sentido. El comercio pide hoy por los artículos precios casi duplicados en billetes de lo que cuestan en metálico. Luego se nota que los billetes están sirviendo como de dos caras, para las conveniencias de las especulaciones, y de esto se deduce la gran justicia de las huelgas, porque los principales males de la situación vienen a pesar sobre la clase pobre que, desgraciadamente, forma la gran mayoría"[19].

E. EL ARSENAL

Ese magnífico diagnóstico de los males que aquejaban a nuestra Marina de Guerra que es la *Memoria* presentada al gobierno por el Comandante General de Marina, capitán de navío Miguel Grau, en 1878, dice en uno de sus apartados: "Apenas puede comprenderse cómo después de tantos años que existe una Escuadra, si no poderosa, por lo menos suficiente para el servicio de la nación, no se haya construido un Arsenal, donde se conservase su material, sus repuestos navales y donde las fuerzas de marina, reunidas y disciplinadas, permaneciesen listas para embarcarse en caso dado; con talleres apropiados para todos los trabajos de Marina, y en fin, donde se hallasen concentrados todos los elementos indispensables para atender debidamente en cualquier circunstancia, al servicio y conservación de la Escuadra"[20].

Cuando asumió la cartera de Guerra y Marina el contralmirante Antonio A. de la Haza, dio los pasos necesarios para que se contruyera un Arsenal. Obviamente no contaba con los medios económicos indispensables, pero convenció no sólo al gobierno sino también a la opinión pública que dichas dependencias eran fundamentales. A propósito de esta inquietud ciudadana apuntaba el diario *La Patria*: "La creación de un verdadero Arsenal es de tan vital importancia que no nos explicamos cómo los gobiernos que algo se han preocupado de la Armada nacional, hayan podido desatender una obra tan indispensable desde el momento en que la nación tuvo bu-

ques. La medida que se intenta realizar es por consiguiente de lo más acertado; pero tenemos el convencimiento de que su planificación en el Callao adolecería de ciertos defectos que no podrían menos que refluir en contra del servicio en general.

Entraremos en materia. Parece que la idea del gobierno es vender el área de lo que hoy impropiamente se llama Arsenal, y con su producto y algunas otras sumas, que creemos se han destinado tiempo ha con ese objeto, establecerlo en el local de la Aduana. En nuestro humilde modo de pensar juzgamos que sería más conveniente radicarlo en Samanco, sirviendo ahí de depósito a nuestra marina y de base para la formación de un puerto militar con sus fuertes y demás elementos que requiere una marina bien organizada. Samanco es una bahía bien abrigada, susceptible de ser bien defendida, tiene buen fondeadero, agua en abundancia y recursos para la vida que nos suministran los fundos que se hallan en su vecindad. No está tan distante de Lima que pudiera impedir al gobierno su acción inmediata para cualquiera determinación suya, hallándose además en comunicación por medio del telégrafo y quizá en tiempo no muy lejano ligado a ella por la prolongación del ferrocarril de Chancay.

Por otra parte la proximidad del Callao a esta capital ha sido una de las armas más poderosas de que siempre han dispuesto los conspiradores para emprender con facilidad sus trabajos sobre nuestra escuadra, y al mismo tiempo una de las causas que más han influido en la relajación o flojedad de la disciplina. Y esto es bien cierto: los incentivos y placeres inherentes a las grandes capitales han contribuido a que nuestros marinos se hayan alejado con más frecuencia del círculo en que los debían contener sus obligaciones, experimentándose por esta razón vicios en su modo de ser militar. Radicados en un lugar aislado donde no tendrían más distracciones que las que les proporcionaría el cumplimiento del deber, es evidente que el servicio ganaría considerablemente y que menos inquietud tendrían los gobiernos.

Si allí también se estableciesen el colegio naval, la escuela de grumetes y la de tiro, la gobernación suprema tendría concentrados todos sus elementos marítimos en un solo punto, el cual le serviría de base para las operaciones navales, sin la confusión con que hoy todas estas instituciones están hacina-

das en el Callao y por la cual le han traído en circunstancias difíciles, responsabilidades sin cuento y muy graves dificultades, por la mezcla de los intereses comerciales con los suyos propios"[21].

Este, como tantos otros proyectos vitales para el país, fue truncado por la guerra con Chile.

F. EL CONTRATO OLYPHANT Y LOS COLONOS CHINOS

Hacia 1875 había cesado la inmigración de chinos al Perú, ocasionándose en las haciendas serios problemas de mano de obra, por lo que hubo personas como Aurelio García y García que expusieron en el Congreso lo que tal carencia significaba para la agricultura[22].

El 2 de noviembre de 1876 se firmó un contrato con la empresa norteamericana Olyphant considerada "de mucha estima" en el tráfico de chinos. Para suscribirlo se tenía como base la ley del 16 de junio de 1875, que autorizaba nuevamente la inmigración asiática. Sin embargo, el contrato no prosperó pues "fue objetado por el Congreso... que lo reputaba demasiado favorable para la compañía naviera"[23].

El 20 de marzo de 1877 H. Seymour Geary presentó otra propuesta al gobierno, en su condición de socio y representante de Olyphant y Co. de China, Hong Kong y Nueva York en los Estados Unidos de América, en los términos siguientes:

Art. 1º Los señores Olyphant y Co. establecerían una línea de vapores entre el Perú y el Asia, y con este objeto formarían una compañía, de la cual Olyphant y Co. serían los agentes generales en el Asia durante el término del contrato.

Art. 2º Cada vapor tendría capacidad suficiente para transportar mil emigrantes, más o menos, debiendo reunir los buques todas las condiciones establecidas por las leyes y reglamentos que regían en Hong Kong sobre la materia.

Art. 3º El contrato debía durar cinco años, que comenzarían a correr desde el día en que el primer vapor saliera de la China. Durante este período, los vapores harían veinte y ocho viajes redondos, en este orden: tres en el primer año, cuatro en el segundo y siete en cada uno de los tres restantes.

Art. 4º El primer vapor saldría de la China seis meses después de firmado el contrato y la compañía señalaría días fijos para los viajes posteriores.

Art. 5º Todos los vapores de la compañía llevarían un médico y un botiquín provisto de cuantas medicinas pudieran necesitar los pasajeros, cuya asistencia correría a bordo durante el viaje de cuenta de la compañía.

Art. 6º El Supremo Gobierno del Perú investiría a los señores Olyphant y Co. con el carácter de agentes especiales de emigración para el Perú, en la China y en Hong Kong, mientras durara el contrato, a fin de impulsarlo y que bajo su inspección se consultaran las mejores garantías en cuanto a la calidad de los emigrantes que debían venir a la República.

Art. 7º Los emigrantes vendrían al Perú libre y espontáneamente, debiendo observarse con severa estrictez todas las estipulaciones de los tratados celebrados entre el Perú y la China.

Art. 8º El gobierno proporcionaría en el Callao un local donde pudieran alojarse gratuitamente por ocho días los emigrantes que condujeran los vapores de la compañía con destino al Perú.

Art. 9º Los vapores de la compañía estarían exentos de toda contribución o derecho fiscal o municipal, en los puertos del Perú y gozarían de las mismas concesiones y privilegios que disfrutaba la Compañía de Navegación por Vapor en el Pacífico, o que en adelante se concediera a cualquiera otra.

Art. 10º Las valijas del correo entre el Perú y el Asia, serían conducidas en los vapores de la compañía sin gravamen alguno y libres de todo gasto para el Estado. A los empleados del gobierno se les haría una rebaja de un 50 por ciento en las tarifas que la compañía estableciera.

Art. 11º El gobierno concedería a la compañía una subvención de soles 160,000 moneda peruana de plata en cada uno de los cinco años del contrato, en conformidad con la ley de 16 de junio de 1875.

Esta subvención se pagaría en dinero o salitre, si el gobierno lo prefería. En este último caso, se entregaría el salitre a los contratistas en períodos determinados durante el año, los que se fijarían de manera que los contratistas pudieran disponer en China proporcionalmente de los productos de las ventas de dicho artículo, al salir cada uno de los vapores de Hong Kong a los puertos chinos.

El contrato, o propuesta de contrato, constaba de diecinueve artículos. El 12º establecía que si a pesar de la subvención

la empresa tuviese pérdida, la Olyphant cesaría entonces las obligaciones recíprocamente contraídas, a no ser que se autorizase la elevación de la subvención. El artículo 13º señalaba que si la compañía dejaba de realizar uno o más viajes abonaría al gobierno la cantidad de cinco mil soles; pero la empresa quedaba exonerada de tal multa si el o los viajes se habían frustrado por motivos "de fuerza mayor o de cualquier otra causa fortuita". El articulo 14º establecía que la compañía recalaría en el Japón, siempre y cuando fuese necesario para el transporte de pasajeros y mercaderías de dicho imperio.

Mediante el artículo 15º los contratistas se comprometían a "introducir cuantos colonos asiáticos sea posible", estimándose un número no menor de quinientos emigrantes por viaje. Como no era posible regresar sin carga, el artículo 16º señalaba un flete de guano ensacado de mil toneladas, pero no mayor de seis mil toneladas al año, a razón de tres libras por tonelada inglesa de 2,240 libras. El artículo 17º acordaba que al término de los cinco años del contrato podría continuarse otro período de viajes, pero con nuevas subvenciones. El artículo 18º prevenía que cualquier cuestión que se suscitase entre el gobierno y la Olyphant se resolvería por los jueces de los tribunales de la República. Y, finalmente, el artículo 19º determinaba que los contratistas debían estar exentos del pago de timbres por la escritura del contrato[24].

Este documento fue aprobado en abril de 1877, pero no tuvo buen resultado. No era fácil conseguir chinos que se embarcasen rumbo al Perú. "La razón, o quizá el ardid, esgrimido por los chinos para negar a la Olyphant la autorización de transportar colonos, era que se daba a los trabajadores el valor del pasaje, lo que consideraban contrario a la emigración libre. Para los comentaristas peruanos otras eran las razones; había sido un error escoger a la Olyphant y Cía. porque si bien nadie ponía en duda su respetabilidad, mejor hubiese sido entrar en relaciones con una de las compañías chinas que por mucho tiempo se habían hecho cargo de la emigración a California. Se veía en el nombramiento de Geary, de la Olyphant y Cía., como cónsul peruano en Hong Kong, otra de las causas del fracaso. Esta medida fue quizá dictada por razones de economía, pero lo cierto es que el cónsul no debía estar mezclado en asuntos de emigración"[25].

Por aquellos meses en que tanto se habló de la empresa chinera norteamericana, un señor de apellido Martinet publicó

en la *Revista de Agricultura* de marzo de 1877, un artículo donde señalaba enfáticamente que la inmigración china era la única capaz de salvar la agricultura de la costa. Estimaba "que los chinos son malos sólo donde se les trata mal". Contaba el caso de personas que los empleaban y no tenían con ellos ningún problema, porque "les dan un alimento, un vestuario y un alojamiento convenientes". Y, además, "no les piden faenas que soprepasan sus fuerzas".

En otro párrafo hacía estas reflexiones: "Es evidente que en los chinos, como en todos los demás pueblos, hay individuos buenos e individuos malos. Los que hasta ahora han venido al Perú han sido generalmente enganchados en el grupo de los últimos, por negligencia de los enganchadores, cuestiones de interés mercantil, o deseo inmoderado de lucro. Que se haga lo mismo en Europa, esto es, que se traiga de allá trabajadores tomados en la escoria de la sociedad, o en los parroquianos de las cárceles y de los lugares donde se ocultan el libertinaje y los vicios, que los hay en todos los países, y se verá si tales trabajadores serán mucho mejores que los chinos que están hoy en el Perú".

Terminaba con expresiones como estas: "Para tener trabajadores chinos morales... es preciso tener enganchadores morales... Si se prescinde de averiguar cuál es el tratamiento que los coolíes reciben en los fundos y en los ingenios donde se les emplea, la inmigración china dará malos resultados"[26].

En febrero de 1878 el diario oficial *El Peruano* publicó la siguiente nota: "Muy pronto llegará al Callao el primer vapor de la casa de Olyphant y Cía., conduciendo colonos asiáticos destinados a nuestros agricultores. El estado actual de nuestra agricultura demanda numerosos braceros que impulsen la producción; y es sabido que sólo de la inmigración asiática puede esperarse, por ahora, un considerable refuerzo"[27].

El gobierno de Mariano Ignacio Prado hacía múltiples gestiones por lograr el concurso de la mano de obra asiática. Los órganos periodísticos adictos al régimen iniciaron una campaña destinada a rebatir las acusaciones de abusos y atropellos cometidos por los hacendados en contra de los desdichados coolíes. "Para convencerse de la inexactitud de tales aseveraciones (los vejámenes y el maltrato recibido por los chinos) —decía uno de estos articulistas— basta recorrer cualquiera de nuestros pueblos de la costa; asomarse en Lima por los barrios

donde abunda la colonia china: allí hay multitud de chinos que, después de haber terminado sus compromisos, han salido con un pequeño capital dado por sus patrones y han formado una valiosa fortuna. Desde zapateros y sastres, hasta banqueros, comerciantes e importadores por mayor, los chinos —que se dice o se supone son tratados sin humanidad por nuestros hacendados— se emplean en casi todas las industrias y poseen un capital que no bajará en toda la República de 3 a 4 millones de soles"[28].

En este comentario algo había de cierto. Mas no se podían negar verdaderos horrores de los cuales habían sido víctimas los muchas veces forzados inmigrantes chinos. Recordaremos que en 1867 el diputado, doctor José Casimiro Ulloa, presentó un proyecto de ley prohibiendo se trajeran coolíes en buques de vela. ¿Qué había ocurrido? En abril del año mencionado, dos días antes del pedido de Ulloa, los diarios consignaban la llegada al Callao de dos veleros procedentes de la China. En uno de ellos había estallado un motín a consecuencia del cual murieron siete colonos asiáticos. El otro, que había empleado en la travesía más de 190 días, llegaba sólo con 21 coolíes de los 270 que había embarcado en Macao. Por obra del escorbuto, de la falta del alimento, de la más sórdida promiscuidad, habían muerto 249 hombres. Dijo Ulloa: "Estos dos hechos que revelan una catástrofe espantosa no serían dignos de llamar la atención de la Asamblea si fueran excepcionales y fortuitos. Ellos no tienen, sin embargo, ese carácter, pues se repiten con mucha frecuencia, desde que se estableció el tráfico de los asiáticos"[29].

Casi en vísperas de la guerra con Chile, en octubre de 1878, cuando ya estaba vigente el contrato con Olyphant, el gobierno expidió una resolución ordenando a las prefecturas de Lima y el Callao que proporcionasen pasajes a la China a todos los asiáticos libres que lo solicitaran, "previa comprobación de haber cumplido sus contratos". El texto de la resolución mencionada era el siguiente:

"Lima, octubre 24 de 1878

Visto el recurso presentado por el agente de la casa de Olyphant y compañía y debiendo repatriarse a la China, en cumplimiento de la cláusula 8º del tratado adicional, celebra-

do entre el Perú y el imperio chino, a los inmigrantes asiáticos pobres que lo soliciten, se dispone: que los asiáticos que hayan cumplido sus contratas y deseen regresar a su país, se presentarán a la Prefectura de Lima, la que, previa la comprobación de estar cumplida su contrata, les dará el respectivo certificado con el cual, visado por la Prefectura del Callao, ocurrirán al agente de la casa de Olyphant para que les proporcione el pasaje en el vapor *Perusia*, abonándose a dicha casa la cantidad de cuarenta y cinco soles moneda corriente por cada inmigrante que conduzca a la China, con la condición indispensable de que la casa haya traído para la República y desembarcado en el Callao 3,500 asiáticos.

Comuníquese a las prefecturas de Lima y el Callao, para que den a este decreto la debida publicidad.

Regístrese y publíquese en el periódico oficial los avisos correspondientes.— Rúbrica de S.E. *IRIGOYEN.*

Lima, octubre 29 de 1878

En mérito de lo expuesto por el agente de la casa de Olyphant y Compañía, en el recurso que precede, se dispone: que la cantidad de cuarenta y cinco soles que debe abonarse a dicha casa por cada asiático que conduzca a la China, sea en moneda de plata, teniéndose por modificado en este punto el supremo decreto de 24 del presente.— Publíquese y regístrese.— Rúbrica de S.E. *BUENO*"[30].

La Olyphant no tuvo la exclusiva en el transporte de coolíes que, por otra parte, disminuyó en forma notoria. Entre 1876 y 1879 una gran cantidad de chinos vivían en centros urbanos y, en el caso de Lima, podía hablarse ya de la existencia de un enclave asiático en torno de la calle del Capón. La P.S.N.C. intentó también traer inmigrantes chinos. Veamos la forma en que ofrecía sus servicios a los hacendados del país:

"COMPAÑIA DE NAVEGACION POR VAPOR EN EL PACIFICO

Callao, febrero 23 de 1877

A los señores hacendados del Perú

Señores:

Habiendo llegado a ser la introducción de trabajadores en este país, especialmente para la agricultura, un asunto de vi-

tal importancia, creo oportuno poner en conocimiento de UU. algunos datos, que espero les sean de utilidad, tocante a las facilidades que hoy existen para traer jornaleros asiáticos de California y de la China.

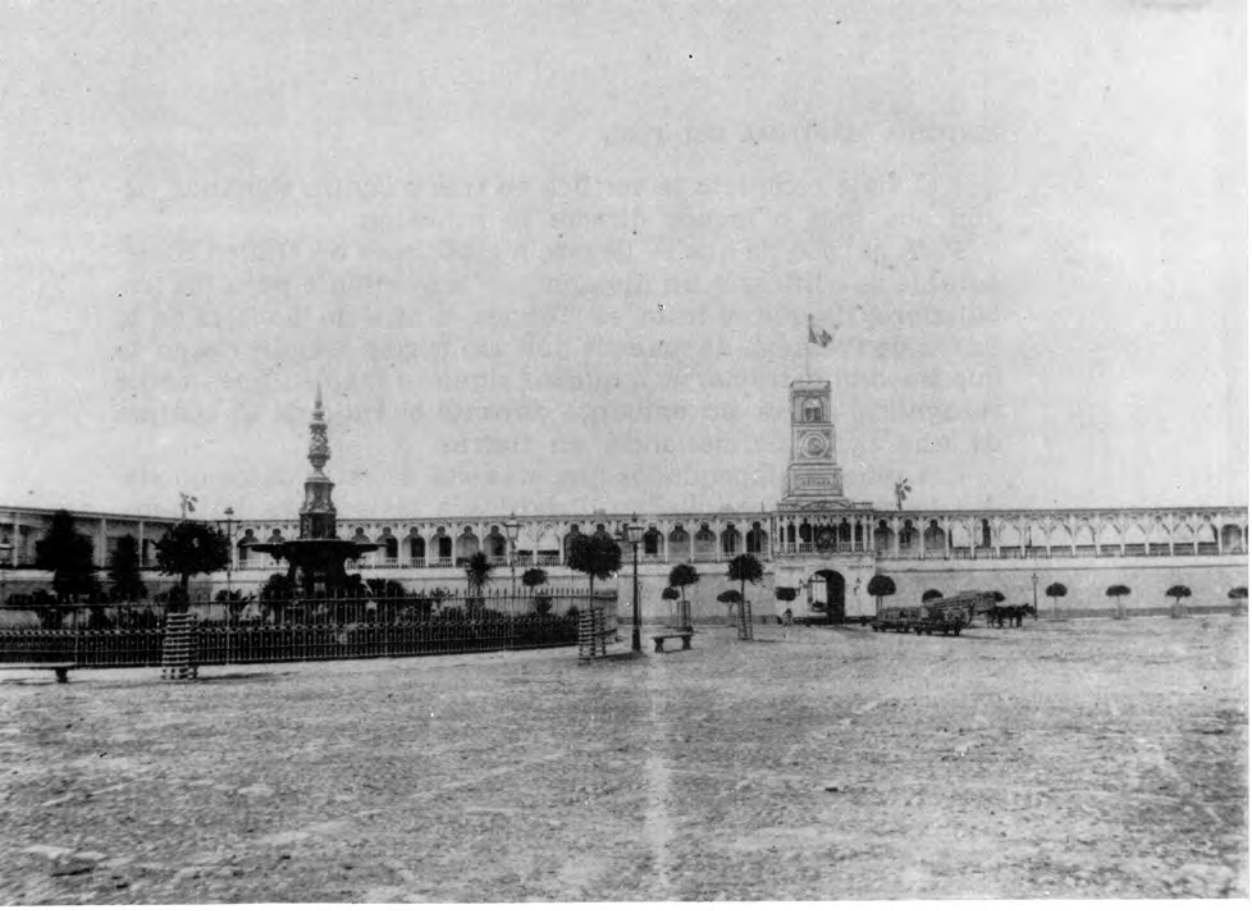
Los agentes de la compañía de vapores de las Malas del Pacífico en San Francisco, (señores Williams, Blanchard y Cía.), con quienes he estado en correspondencia sobre el particular, están deseosos de cooperar a facilitar este tráfico y me dicen en una de sus últimas cartas, entre otras cosas, lo siguiente:

"Si algunas de las grandes empresas del Perú (o Hacendados), quisiesen hacer el experimento de obtener trabajadores en California, sería conveniente que indicasen lo que estarían dispuestos a pagar a individuos contratados por un año o más, y que nos remitiesen una órden. Esta compañía goza de la confianza de los Chinos, y podemos muy pronto saber el parecer de los jefes o de las compañías que ejercen influencia sobre la clase que pudiera contratarse".

Mis corresponsales indican también que, si la demanda de trabajadores llegase a ser aquí muy grande se podrían obtener en mayor número en Hong-Kong, u otras ciudades del Sur de China, con más facilidad que en San Francisco, y habiendo ya una corriente constante de chinos que pasa de esos lugares a California, se cree que no habría gran dificultad en conseguir un número suficiente de individuos que estuviesen dispuestos a prolongar su viaje hasta el Callao.

Los vapores de la compañía de las Malas del Pacífico tocan mensualmente en Yokohama, Hong-Kong, Hiogo, Nagasaki y Shanghai, y de cualquiera de dichos puntos se conducen pasajeros Chinos y Japoneses (de Enprepuente) a San Francisco por $ 55 cada uno, en oro Americano. En cuanto al pasaje de San Francisco al Callao, se ha fijado el minimun de $ 50 en oro americano, pagaderos al tiempo de embarque; comprendiéndose en esta suma el transporte y la mantención durante todo el viaje, inclusive el tiempo de permanencia en Panamá. De esta manera un pasaje de cualquier puerto de la China al Callao importaría $105 en oro americano.

De San Francisco salen vapores con destino a Panamá dos veces al mes, los que están en este último puerto en conexión con los de esta Compañía. El viaje de San Francisco a Panamá dura unos 15 días, y el de Panamá al Callao 6 ó 7; de manera



Vista de la Aduana del Callao
cuando funcionaba en el castillo del
Real Felipe.

que el viaje completo se verifica en tres o cuatro semanas, según sea más o menos directa la conexión.

Para el caso de que se llegase a establecer un tráfico considerable se edificaría un alojamiento conveniente para los trabajadores de que se trata, en Toboga, u otra de las islas de la Bahía de Panamá, de manera que, sin correr ningún riesgo de que puedan extraviarse, o quedar siquiera momentáneamente rezagados, gocen sin embargo durante el viaje de la ventaja de una corta permanencia en tierra.

Los señores Hacendados que en vista de estos datos quisiesen hacer pedidos, pueden dirigirlos a los señores Williams, Blanchard y Cía, en San Francisco, con la seguridad de que ellos pondrán todo esmero en contratar los individuos que les pidan, siempre que se les suministren todos los pormenores de los términos en que han de ser contratados; es decir el nombre de la Empresa o persona que ocupará a los chinos; nombre y situación del fundo en que han de trabajar; duración del contrato; horas de trabajo; y cuánto se les ha de pagar semanal, mensual o diariamente. Según parece, el trabajador chino libre prefiere, por regla general, hallarse completamente independiente en lo que concierne a su mantención y alojamiento, proporcionándose él mismo ambos.

Deseando que estos pormenores sean de interés y utilidad para los que tienen necesidad de brazos, me suscribo de UU.

Su atento y S.S.,

NOEL WEST"[31].

A propósito de la trata de coolíes, y de la inmigración en general, decían Juan Copello y Luis Petriconi en su libro *Estudios sobre la independencia económica del Perú*, publicado en 1876: "Se pensó en la inmigración asiática como auxiliar de las grandes haciendas de azúcar y algodón para reemplazar la desaparición de los negros; se habló de colonias alemanas en el Pozuzo, italianas en Chanchamayo como núcleos de una población futura que explote y provoque la producción de nuestras montañas. En todo esto hay una parte de verdad en teoría, y una grande utopía en la práctica. Y en efecto es cierto que sin población que trabaje no hay productores ni consumidores de los productos, es decir no hay vida económica; sin

embargo otra cosa es abrir las puertas del Perú a una población libre que tenga con la nuestra analogía de raza, de idioma, de religión, de costumbres, que venga con sus familias o pueda asimilarse con nosotros y formarlas; que se integre a los productos del suelo y al orden público que es condición de su misma prosperidad privada; otra cosa es una inmigración de esclavos contratados para una industria agrícola y por cierto número de años, diferentes de los peruanos por raza, religión, idioma y que no tienen más estímulo para el trabajo que un poco de arroz y el látigo"[32].

G. EL TRANSITO DE MERCURIO POR EL DISCO DEL SOL

Para el 6 de mayo de 1878 estaba anunciado un fenómeno astronómico de gran interés científico: el tránsito del planeta Mercurio por el disco del Sol. De acuerdo a los conocimientos de la época, Mercurio era el planeta más próximo al Sol, a 12 millones de leguas. Durante el siglo XIX este tránsito había tenido lugar el 9 de noviembre de 1848, el 12 de noviembre de 1861, el 5 de noviembre de 1868 y estaba previsto —como acabamos de ver— para el 6 de mayo de 1878.

Para observar este fenómeno anunciaron su venida al puerto de Paita varias misiones científicas de Europa y otros países de América. El gobierno peruano, a su vez, decidió nombrar una comisión científica para que elaborara un informe sobre el particular, presidida por el capitán de navío Camilo Carrillo.

El 23 de abril de 1878 se nombró la mencionada comisión presidida por el comandante Carrillo —como ya quedó dicho— e integrada por los capitanes de corbeta Manuel I. Espinosa y Francisco M. Frías, los tenientes segundos graduados Jorge Velarde y Fermín Diez Canseco y los alumnos de la Escuela Naval Adolfo y Enrique Gamero. Debían viajar a Paita en el monitor *Huáscar*[33].

Veamos como narró el corresponsal de *La Opinión Nacional* los trabajos de la comisión naval dirigida por el erudito y talentoso comandante Carrillo:

"El *Huáscar* se había alistado de cualquier modo y con las dificultades consiguientes a un viaje violento, para el cual no estaba prevenido, zarpó del Callao a las 2 de la mañana del 29

de abril último, llegando a Paita el 2 del actual a las 8 de la misma, después de 78 horas de navegación.

En su travesía, la Comisión vino ocupándose en la determinación de los instantes del contacto del planeta y demás cálculos preparatorios, continuados en tierra con afán y perseverancia.

Los únicos instrumentos que pudieron traerse, son los siguientes:

Un telescopio de Eichens, montado ecuatorianamente para la latitud de Lima, con objetivo de seis pulgadas, construido por Merz de Munich.

Dos anteojos astronómicos de 85 y 90 milímetros, por Troughton y Deisueile.

Seis cronómetros, círculos, sextantes, quinies, barómetros, brújulas, etc.

Como se ve, la primera dificultad es la de que, no siendo el telescopio especial para la latitud de Paita, ha sido menester recurrir a medios artificiales para disminuir su inclinación; pero como por la estrechez del tiempo no era posible construirse una base sólida quedó montado y listo el aparato observatorio la víspera de la realización del fenómeno, no obstante que, para mayor abundamiento, resultaron al tiempo de desencajonarse, rotos los pies de la base y el collar de la luneta soldadas desde París, probablemente, pues hace diez años que existe el telescopio en la Escuela de Artes y Oficios, sin que para nada se le hubiese descubierto ni examinado.

El sitio escogido por la Comisión para sus trabajos, es el extremo oriental de la población, junto al lazareto y más al Este del tomado por la Comisión francesa, situada al pie del antiguo cementerio, y que por sus condiciones de firmeza, de nivel y abrigo, es sin duda el más adecuado.

Todo se encontraba, pues, listo para el día de la observación, cuando la víspera se presentó el cielo durante el día encapotado, lo cual era un funesto presagio; pero desde las doce de la noche se despejó y cubrió de estrellas, reanimando las esperanzas de los observadores. En la mañana del 6 a eso de las ocho, es decir, hora y minutos antes del primer contacto, a pesar de que el sol era muy claro, había aglomeraciones de nubes que impedían el reconocimiento del paso, mas sopló una brisa, se despejó por completo la atmósfera y todo quedó en el estado más completo y apetecible para los trabajos.

Diríase que la naturaleza después de jugar caprichosa con los hombres, se abría franca y espaciosa a su exámen y curiosidad antes de las diez del día y su duración ha sido de siete horas y media poco más o menos. Las observaciones, tales como las han permitido las circunstancias y medios de que ha podido disponerse son, pues, señor Director, completas encuanto a los hechos principales, y si nos abstenemos hoy de describirlas, es porque dejamos tan interesante asunto para los especialistas llamados a coronar su obra, haciendo la aplicación de sus estudios anteriores y posteriores a la realización del paso.

Hemos visto por nuestros propios ojos a Mercurio en los diferentes momentos de su tránsito, de una manera tan clara y persuasiva, que no sabemos qué admiramos, si la portentosa ley de la armonía del Universo o el atrevimiento con que el sabio ha penetrado en los cielos para sorprenderle sus misteriosos secretos con tanta precisión y exactitud.

Son ya dos los acontecimientos astronómicos que en el Perú se han realizado y movido el interés de la investigación: el eclipse total del año 68, visto y observado en Olmos por distintas comisiones y el que hoy motiva esta correspondencia; y aunque el primero pasó desapercibido para el país en cuanto a sus análisis, debemos felicitarnos, con todo el entusiasmo de que es susceptible el patriotismo, de que el segundo no haya pasado de igual manera, iniciándose al fin un trabajo que contra todas las probabilidades ha correspondido satisfactoriamente a los esfuerzos supremos de la Comisión.

Ojalá que ello sea un motivo para despertar en los hombres de ciencia todo el interés que se la debe, estableciéndose definitivamente el observatorio astronómico, cuya falta en esta vez se ha dejado sentir más que nunca.

En posesión del lugar preferente, la Comisión francesa, como llevamos dicho, dueña de una luneta meridiana montada ecuatorialmente y construida ad hoc para esta latitud, con el auxilio poderoso de un siderostato, que de un modo preciso sigue el movimiento del astro; de un aparato fotográfico especial para tomar las proyecciones del planeta sobre el disco del sol, el cual funciona constantemente dando copias cada quince segundos; de un cronógrafo que señala los instantes de las copias obtenidas; y en fin, de muchos otros instrumentos ade-

cuados a esta clase de observaciones, montados y dispuestos todos convenientemente, constituyendo por decirlo así, un pequeño observatorio; sus trabajos podrán ser más vastos y completos ciertamente que los de la Comisión Peruana, pero lejos de amenguar en algo a ésta, dadas las condiciones especiales de su existencia, serán la comprobación más autorizada de sus estudios y explicaciones astronómicas.

Nos hacemos un deber de justicia recomendar el buen comportamiento de los señores Prefecto, coronel don Ambrosio del Valle, Sub-prefecto don Miguel Manzanares y capitán de navío y de puerto, don Joaquín Guerra, a cuyo interés y solicitud por todo lo que se ha relacionado con el fin de la comisión, se debe en mucha parte el éxito de que hoy nos congratulamos.

De igual modo nos es satisfactorio decir que el encargo especial del señor Blume, empresario del ferrocarril de Paita a Piura, para facilitar todo género de recursos a cuantas comisiones de observación viniesen, al mecánico de la factoría, don Juan Hochu, lo ha cumplido tan fielmente que hasta sus servicios personales ha puesto y empleado en ocasiones importantes.

En cuanto a la comisión, todo elogio sería insuficiente y todo tinte pálido para bosquejar con fidelidad su obra.

Lo que es a nosotros, cábenos la honrosa satisfacción de haber asistido a esta campaña de la ciencia, y seguido paso a paso a la Comisión en todos sus episodios y accidentes, con la avidez del que, en su calidad de periodista, tiene siempre en perspectiva las exigencias de sus lectores y el buen nombre de su diario.

Realizado pues lisonjeramente el objeto de la Comisión, regresará en el *Huáscar* al Callao dentro de tres días, tiempo que se considera indispensable para desarmar y encajonar los instrumentos, acondicionándolos con el cuidado que se merece, después de reparar los daños, que felizmente no son graves. Para entonces esperamos poder conseguir los datos oficiales de la observación, como algunos de la comisión francesa; que si bien son de gran interés para la astronomía en general, no demandan la oportunidad de los de la peruana, por las mortificantes dudas que sobre el éxito se tenían.



CAMILO CARRILLO
Marino, científico y político. Fue una de las figuras más destacadas de nuestra Marina en el siglo XIX.

Felicitando a *La Opinión Nacional* y al país a quien sirve, se repite de U. señor director.

EL CORRESPONSAL"[34].

Consideramos de interés para nuestros lectores el minucioso informe que redactó el capitán de navío Camilo Carrillo, al retorno de su comisión y, por ello, lo incluímos como anexo del presente capítulo.

H. DEPORTES NAUTICOS

En el trienio que nos ocupa se incrementó en nuestro medio la afición por las regatas. Las competencias tenían lugar en el balneario de Chorrillos y en el puerto del Callao. Especial realce tuvieron las efectuadas en abril y mayo de 1877. La primera de las mismas se realizó en Chorrillos, el 29 de abril, con el programa siguiente, publicado en los diarios capitalinos:

"1º Carrera a las 2.30 p.m. — Distancia dos millas, para falúas de catorce a diez y seis remos. 1er. premio, 80 soles, 2º 30 soles.

2º A las 3.15 p.m. — Distancia una milla para gigs de 4 remos. Bogas libres, 1er. premio 50 soles, 2º 20 soles.

3º A las 3.45 p.m. — Distancia una milla para gigs a dos remos, bogas caballeros. Premio, un objeto de arte obsequiado por el Club.

4º A las 4.15 p.m. — Distancia una milla, para gigs y chalupas de 4 a 7 remos. Bogas libres, 1er. premio 80 soles, 2º premio 40 soles.

5º A las 4.45 — Distancia una milla, para gigs a 4 remos. Bogas caballeros. Premio un tintero de plata obsequiado por el señor Vice-presidente del Comité.

Las personas que deseen inscribir alguna embarcación se servirán dirigirse al que suscribe, calle de Judíos Nº 108, de 12 m. a 4 p.m.

La inscripción es libre y quedará abierta desde la fecha hasta el 22 del corriente a las tres p.m.

Lima, abril 3 de 1877.

FRANCISCO VALDIVIESO

Secretario"[35].

La reseña de la competencia fue publicada en *El Comercio*. Era la siguiente:

"*REGATAS.*— Ayer se verificaron, en Chorrillos, las promovidas por el Club de ese nombre.

La concurrencia aunque muy escasa en el hotel Terry, punto de reunión en tales días, como se sabe, de la gente de buen tono, era considerable en el malecón y bajada a los baños.

En la primera carrera que tuvo lugar a las 3 h. 30 p.m. sólo tomaron parte dos de los cuatro botes que habían sido inscri-

tos, el *María Virginia* y el *María Luisa*, alcanzando la victoria el segundo de estos.

La segunda carrera de bogas caballeros en gigs de dos remos, no tuvo lugar por haber faltado el bote *Callao*.

En lugar de ésta se adelantó la de falúas de 16 remos, en la cual solo tomaron parte las del *Huáscar* y la *Independencia*.

Esta regata fue la más interesante de todas. Como se sabe el *Huáscar* construyó hace poco más de un año una falúa expresamente para esta clase de diversiones, con la cual había ganado ya en tres distintas ocasiones y orgullosamente se consideraba invencible, ostentando en su insignia el gallo y las tres medallas que recordaban su victoria.

La *Independencia* se propuso construir una falúa que le ganara a aquella en velocidad y fue la que ayer se coronó obteniendo el triunfo, después de una reñida regata, en una distancia de dos millas.

Pretende la *Independencia* haber ganado a la vez que la carrera el derecho de usar el gallo; pero sabido es que para esto necesita vencer al *Huáscar* en especial desafío: buena y preciosa ocasión se le presenta en las regatas anunciadas con el fin de celebrar en el Callao el aniversario del 2 de mayo, para conquistarse ese derecho.

La tercera carrera, improvisada por los jóvenes del Club, pues no estaba anunciada en el programa, fue de gigs a cuatro remos, bogas caballeros, en la que tomaron parte los botes *Sinforosa* y *Luisa* obteniendo el triunfo el primero de estos.

En la cuarta y última se disputaron el premio los botes *María Virginia*, gig del *Jirafa*, gig del *Chalaco*, *María Luisa*, chalupa de la *Independencia* y chalupa de la *Unión*; obtuvo el primer premio gig *María Luisa* y el segundo la chalupa de la *Unión*: el gig *María Virginia* se retiró antes de recorrer la mitad de la distancia, por haber roto un remo.

Poco después de la cinco y media de la tarde que terminó esta última carrera, se retiró la concurrencia, haciendo cada cual el correspondiente comentario y explicando los perdidos (sic) las causas que habían influido en su derrota"[36].

Como se ha visto, competían en estas regatas dotaciones y embarcaciones pertenecientes a unidades de nuestra Marina de Guerra y existía una fraterna rivalidad entre los bogas del *Huáscar* y los de la fragata *Independencia*. Finalmente, en el Callao, el 4 de mayo de 1877, volvieron a enfrentarse los tradi-



Malecón de Chorrillos, el balneario
más importante del Perú antes de la guerra
del Pacífico. Punto de reunión de veraneantes y de
aficionados a los deportes náuticos.

cionales adversarios, inclinándose el triunfo a favor de la *Independencia*. El corresponsal de *El Comercio* describió el espectáculo en este despacho:

"La bahía del Callao ofrecía un hermoso golpe de vista. Notábase la asistencia de gran número de señoritas, lo que contribuyó a dar a la fiesta un realce más agradable. Acerca del resultado de las regatas damos a continuación la cuenta que dá un colega de esta ciudad.

"El número de embarcaciones que se matricularon fue muy corto, asi es que ha faltado aquella animación que se ha notado en otras ocasiones. Todo quedó reducido a una carrera de falúas entre dos falúas de la fragata *Apurímac* y una de la escuela preparatoria, ganó la última.

"La segunda carrera fue entre una chalupa de la blindada *Independencia* y un gig del monitor *Huáscar*. El triunfo quedó por parte de la primera. La tercera y última carrera fue de canoas de pescadores. Antes de éstas se presentó una falúa perteneciente a uno de los monitores, pero no habiendo encontrado competidor tuvo que retirarse"[37].

I. ARQUEO DE BUQUES

Era una necesidad muy antigua la de contar en nuestro país con reglas exactas y uniformes para la medición o arqueo de los buques. El asunto era de suyo muy importante y delicado, pues era menester armonizar las expectativas e intereses del Estado, de los empresarios marítimos y armadores navales. Estas entidades, cada una en su esfera, cobraban y pagaban diversos derechos: puertos, muelles, faros, diques, etc., todo ello con arreglo a la capacidad de los buques.

El gobierno de Mariano Ignacio Prado nombró una comisión compuesta por miembros de nuestra Marina de Guerra, con el encargo de formular las bases de un *Reglamento de Arqueo*. Este trabajo fue la base que utilizó la Comisión de Marina del Senado, presidida por el capitán de navío Aurelio García y García, para formular un proyecto de ley en el cual se adoptaba el sistema denominado Moorson —que por entonces regía en la Gran Bretaña— por considerar que era el mejor y el más apropiado.

El método Moorson también era utilizado por muchos otros países. Aquí se aplicaría teniendo como unidades de medida o

de peso las señaladas por el sistema métrico decimal, cuyo uso oficial en el Perú estaba dispuesto por una ley vigente en toda la república.

La Comisión senatorial —integrada además por el señor Manuel Alvarez Calderón y el coronel Miguel San Román—, recomendaba que se diera un plazo prudencial para que empezara a regir el nuevo sistema, fijándose como fecha inicial el 1º de enero de 1879, en que debían ser arqueados todos los buques que en ese momento se encontraban en el Callao o siguieran arribando, sin que esto significara de manera alguna que se les obligara a tocar en nuestro primer puerto sólo para esa operación. El proyecto fue presentado el 3 de octubre de 1878 y su texto íntegro se publica como anexo del presente capítulo.

Diremos una vez más, para terminar, que por diversas circunstancias derivadas de la crisis fiscal y del caos administrativo, este proyecto también se frustró.

ANEXO A

Presidencia de la Comisión nombrada para observar el pasaje de Mercurio por el disco del Sol (*)

Callao, a 29 de mayo de 1878

Señor Ministro de Estado en el Despacho de Guerra y Marina

S.M.

Honrado con el nombramiento de presidente de la comisión, creada por el decreto de 23 de abril último, para observar en Paita el pasaje de Mercurio por el disco del Sol, y de acuerdo con las instrucciones que se sirvió US. comunicarme el 28 del mismo mes, cumplo con el deber de dar cuenta a US. del resultado de los trabajos que se han practicado bajo mi dirección.

Comprendiendo que el buen resultado de una comisión científica depende siempre de la habilidad de los observadores y de la precisión de los instrumentos de que éstos se han de servir, creí prudente manifestar a S.E. el Presidente de la República y a US. mismo, al recibir mi nombramiento, la imposibilidad de asegurar resultados seguros y satisfactorios, atendida mi incompetencia, la falta de instrumentos propios y la estrechez del tiempo. Razones que US. ha podido apreciar por sí mismo, me decidieron a aceptar la comisión el 26, con el fin de emplear todos los esfuerzos para el mejor éxito de ella.

En efecto, no pudiendo disponer de más instrumentos que de aquellos que tiene el gobierno para la creación del Observatorio Astronómico, cuyo catálogo me era perfectamente conocido, me decidí a llevar el telescopio buscador de cometas y planetas, de 7 pulgadas de objetivo, construido por Eichens y que se encontraba en los cajones marcados con los números 7, 8 y 9, depositados en la Escuela de Artes y Oficios; junto con este instrumento prepararé dos anteojos astronómicos, uno de Troughton y otro de Deleuil, ambos de 86 milímetros de objetivo, cuatro cronómetros y los demás objetos de que puede disponer.

El 28 zarpó del Callao el *Huáscar* con los miembros de la comisión, compuesta del siguiente personal:

Capitán de fragata graduado, don Gregorio Pérez
Capitán de corbeta, don Manuel I. Espinosa
Teniente Segundo graduado, don Fermín Diez Canseco
Id. Id. Id. don Jorge Velarde
Alumno de la Escuela Naval don Adolfo Gamero
Id. Id. don Enrique Gamero
Agregado, Dr. D.M.J. Checa

(*) *El Peruano*, jueves 13 de junio de 1878.

El 2 del presente llegó el *Huáscar* a Paita, en cuyo puerto se encontraba la fragata francesa *Magicienne* que conducía la comisión que debía observar el mismo fenómeno del día 6, cuyo observatorio se hallaba ya completamente listo.

La elección del lugar en que debía situar nuestros instrumentos fue, sin duda, el primer objeto a que dediqué las primeras horas del día, quedando definitivamente señalado éste en la parte oriental de la población, próximo a la estación del ferrocarril y a 4 cables de distancia del observatorio francés.

El mismo día hice desembarcar los instrumentos y equipaje, pues era necesaria nuestra presencia, tanto de día como de noche, para los variados trabajos que era indispensable practicar antes y después del día 6.

El día 3 se abrieron los cajones y me fue sensible encontrar rotos los brazos que aseguran la base del instrumento, cuya avería quedó subsanada convenientemente; el collar que asegura el telescopio se hallaba doblado y los hilos del retículo completamente oxidados; asi mismo rotos los hilos del micrómetro, que es sin duda la avería más notable de cuantas he encontrado en el referido instrumento, y que no me ha sido posible remediar.

Mientras se armaba el telescopio, se hicieron observaciones frecuentes para la determinación del estado absoluto de los cronómetros, y de la latitud y longitud del punto de observación, sin omitir esfuerzos para conseguir estos datos tan aproximados como era posible.

En la mañana del día 5, nuestro observatorio se encontraba expedito y convenientemente; su situación fue la siguiente:

Latitud	—	5°	05'	50"	S.
Longitud	—	83°	25'	51"	O. de París
Longitud	—	81°	05'	36"	O. de Greenwich

Desde el día 2 hasta el 5 inclusive, el tiempo fue desfavorable para las observaciones delicadas, merced a la poca claridad de la atmósfera y al viento que soplaba del S.E. el cual, removiendo la arena del piso, dificultaba la situación fija del observador.

Al colocar el eje polar del instrumento en el plano del meridiano con la inclinación que corresponde a la latitud de Paita, cuando había sido construido para una inclinación de 12° hice uso de un nivel de ángulo de Eichens, que espontáneamente me ofreció Mr. Fleuriais jefe de la comisión francesa.

El día 6 amaneció completamente claro, el cielo despejado y el viento muy suave. A las 9 h, a.m. hice los arreglos necesarios en la colocación y preparación de los instrumentos y de los observadores, en el orden siguiente:

1° El capitán de corbeta, don Manuel I. Espinosa, debía manejar el telescopio, teniendo como ayudante para marcar los tiempos al alumno de la Escuela Naval D. Adolfo Gamero.

2° El capitán de fragata graduado, don Gregorio Pérez y el teniente segundo graduado don Jorge Velarde, manejaban alternativamente el anteojo astronómico de Troughton, y con ellos marcaba los tiempos el cirujano mayor doctor don José Ignacio León.

3° El que suscribe hizo uso del anteojo astronómico de Deleuil, teniendo como ayudante para marcar el tiempo, al alumno de la Escuela Naval don Enrique Gamero.

4° El teniente segundo graduado don Fermín Diez Canseco observaba la altura del Sol en cada uno de los instantes de los contactos.

ANEXO A

5° El cirujano mayor Dr. D. José Ignacio León, se ocupó de la temperatura.

Verificadas las observaciones, se obtuvieron los resultados siguientes:

CONTACTOS

Tiempo medio de Paita

Contactos	*Tiempo*				*Observadores*
	9 h.	49 m.	53 s.	33	1°
1° exterior	9	49	52	10	2°
	9	49	50	14	3°
Promedio 9h. 49 m. 51 s. 86 a.m. (dudoso)					
	9 h.	52 m.	15 s.	33	1°
1° interior	9	52	14	10	2°
	9	52	12	14	3°
Promedio 9 h. 52 m. 18 s. 86 a.m.					
	5 h.	17 m.	18 s.	43	1°
2° interior	5	17	17	96	2°
	5	17	19	69	3°
Promedio 5 h. 17 m. 18 s. 69 p.m.					
	5 h.	19 m.	32 s.	43	1°
2° exterior	5	19	28	96	2°
	5	19	32	69	3°
Promedio 5 h. 19 m. 30 s. 60 p.m.					

Los cronómetros de que se hizo uso durante la observación, son respectivamente los siguientes:

Contactos en la mañana

Número	Fabricante	Estado absoluto
1755	Penlington	— 5h 24m 00s 17
1706	Barraud	— 2 24 29 04
2963	Dent	x 2 20 48 69
	Contactos en la tarde	
1755	Penlington	— 5h 24m 01s 07
1706	Barraud	— 2 24 30 04
2963	Dent	x 2 20 48 69

Las alturas que se tomaron en los instantes de los contactos de la mañana dieron los Estados absolutos que se han indicado. Las alturas que tenía el Sol en las horas de los contactos de la tarde eran demasiado cortas, y por consiguiente se han desechado.

CUADRO DE LA TEMPERATURA

HORAS			TERMOMETRO	BAROMETRO
H.	M.			
9	15	A.M.	29° centig.	29'76
10	15	....	33°.....	29'76
11	15	....	33°8.....	29'78
12	15	P.M.	34°5.....	29'75
1	15	....	33°2.....	29'77
4	..	....	29°3.....	29'65
5	..	....	25°3.....	29'65
2	2	....	25°.....	29'65

Puesta apart. del Sol. 5h 53 m. 48s t.m. de Paita
Puesta verd. del Sol. 5h. 51 m. 34s 7 t., tm. de Paita

Determinación de los contactos de Mercurio con el Sol para el punto de observación en Paita

Siguiendo las fórmulas de Delambre.

1er. contacto exterior	9 h.	49 m.	37 s.	A.M.
1er. idem interior	9	52	42	.....
Menor distancia de los centros 4'4"..6 a.....		1 38	17	P.M.
2do. contacto interior	5	20	35	.....
2do. idem exterior	5	23	40	.....

Determinación de los mismos elementos según las fórmulas del "Nautical Almanac de 1878"

1er. contacto exterior	9 h.	49 m.	37 s.	5	A.M.
1er. idem interior	9	52	37	5	....
2do. idem interior	5	18	18	6	P.M.
2do. idem exterior	5	21	27	4	....

ANEXO A

Determinación de los mismos elementos siguiendo las fórmulas del "Connaissance des temps" de 1878 (para el centro de la tierra)

1er. contacto exterior	9 h.	49 m.	43 s.	8	A.M.
1er. contacto interior	9	52	50	9	.....
Menor distancia de los centros 4'47".....	1	35	29	8	P.M.
2do. contacto interior	5	18	27	4	.....
2do. idem exterior	5	21	31	5	.....

Para estas últimas fórmulas nos hemos valido de los siguientes datos:

Lat. geocéntrica de:

" " Paita = 5° 03' 49" 9 S.
" " log.sen = 8'4957936
" " log.cos = 9'9983018

Longitud = 81°05' 36" O. de Greenwich
idem = 83°25' 51" O. de París
Longitud del radio terrestre = 9'99999

De manera que haciendo un resumen de los resultados anteriores y consignando a la vez, los deducidos de Arequipa, que han publicado los periódicos de la capital el 26 de abril último, y el de la observación de la comisión francesa, resulta: (Ver pág. 690).

Podrá US. notar así los resultados que han arrojado los cálculos de que se ha servido la comisión, las diferencias de estos resultados con el trabajo publicado en Arequipa y finalmente, hacer la comparación fácil y sencilla con las observaciones de las comisiones peruana y francesa. Todo esto probará una vez más, que a pesar de los esfuerzos de la ciencia y del ingenio de los sabios, que por tantos siglos han venido ocupándose de la corrección de las tablas astronómicas, y en particular de las de Mercurio, el cálculo y la observación no coinciden, pero sus diferencias hoy son poco sensibles, debido a la infatigable constancia de Mr. Le Verrier. Y ya que he tenido la ocasión de citar a este ilustre astrónomo, séame permitido consignar aquí las diferencias que encontró en los tiempos de los contactos del pasaje de Mercurio por el disco del Sol en 1861, deducidos por sus tablas y los observados por él mismo en el observatorio de Marsella (*L'année scientifique* par Figuier, 1868 p. 16).

CONTACTOS	Resultado del cálculo			Resultado de la observación			t.m. de Marsella
	h.	m.	s.	h.	m.	s.	
Interior	9	21	35'7	9	21	51'8	
Exterior	9	24	09'8	9	24	09'8	

Llamará a US. la atención, las diferencias en segundos que aparecen entre las observaciones de las dos comisiones peruana y francesa, situadas a

MEDIO DE REDUCCION (El deducido por las fórmulas del *Connaissance des Temps* son para el centro de la tierra)	1er. contacto exterior a.m.			1er. contacto interior a.m			Menor distancia de los centros					2do. contacto interior p.m.			2do. contacto exterior p.m.		
							Valor		Tiempo		p.m.						
	H.	M.	S.	H.	M.	S.	'	"	H.	M.	S.	H.	M.	S.	H.	M.	S.
OBSERVACION DE LA COMISION PERUANA	9	49	52	9	52	14						5	17	19	5	19	31
Observación de la comisión francesa	9	49	40	9	52	26						5	17	07	5	19	44
Cálculo hecho en Arequipa	9	49	23				4	45"9	1	36	36	5	20	42	5	23	43
Cálculos por las fórmulas del *Nautical Almanac*	9	49	37'5	9	52	37'5						5	18	18'6	5	21	27'4
Cálculo por las fórmulas del *Connaissance des Temps*	9	49	43'8	9	52	50'9	4	47	1	35	29'8	5	18	27'4	5	21	31'5
CALCULO POR LAS FORMULAS DEL DELAMBRE	9	49	37	9	52	42	4	45"6	1	38	17	5	20	35	5	23	40

cuatro cables de distancia una de otra. Pero si se registran todos los tratadistas clásicos que se ocupan de esta clase de observaciones, fácil será convencerse de que estas diferencias no son, ni han sido nunca, una novedad. En efecto, en el tomo II de *L'Astronomie Theorique et Pratique* par Mr. Delambre, página 495, hay notables diferencias entre las observaciones de un fenómeno semejante, acaecido en 1769, entre los muchos astrónomos que observaron el fenómeno en París. Igual circunstancia se nota entre los diferentes que observaron el mismo fenómeno en Greenwich. Además, registrando los *Annales de l'Observatoire Imperial de París,* tomo 5º, páginas 41 y 42 se lee lo siguiente:

"Pasaje del 12 de noviembre de 1782

Fue observado completamente en París. Los desacuerdos que existen entre los instantes dados por los diferentes astrónomos para una misma fase, son muy propios para manifestar cuanto debe justamente desconfiarse, algunas veces, de las observaciones aisladas. He aquí los datos recogidos en París, en tiempo verdadero de observatorio.

Observadores	1er. contacto interior
Lalande	3 h. 04 m. 52 s.
Messier	3 04 21
Legentil	3 04 24
Cassini (fils)	"
Degelet	3 02 38
Mechain	3 02 08
Lemonnier	3 01 48

Los resultados anteriores demuestran una diferencia de más de tres minutos de tiempo, entre la observación de Lalande y Lemonnier, cuya competencia está fuera de toda interpretación desfavorable.

Sin duda, señor Ministro, que en la actualidad todos convienen en aceptar que las observaciones de los limbos del sol y de la luna y las de los limbos y centro de los planetas, están sujetas a incertidumbres especiales, que varían con el observador, con el astro y aún con la parte del astro a lo cual se refiere la observación; y esto sin tener en cuenta la imperfección de los instrumentos ni los errores personales, que varían con los instrumentos, con los lentes para un mismo instrumento y con la dirección y velocidad del movimiento; que son mayores tratándose de contactos con el disco del Sol, y que generalmente están en razón inversa de la práctica del observador y de la costumbre de usar un mismo instrumento.

A pesar de todo lo referido, estas diferencias deben ser originadas por errores en la observación nuestra o por el efecto en la apreciación de los tiempos de cada contacto. La reputación que tan merecidamente ha alcanzado Mr. Fleuriais y más que todo, nuestra falta de experiencia en la práctica de estas observaciones, me dan perfecto derecho para acusar nuestra obser-

vación de defectos que quizá no han estado a mi alcance evitar, pero sí de reconocerlo hoy con la franqueza que me es característica, e insistirla en esta manifestación, si una circunstancia favorable para nuestra observación, no me hiciese trepidar en la exactitud de ella. Al relacionar los contactos observados por la comisión que he presidido, he tenido cuidado de expresar las horas de la observación para cada uno de los tres observadores, de manera que, al computar el tiempo de la observación de cada contacto, he señalado el promedio de las tres que se hicieron simultáneamente; pero, aún así, faltaría probar que los errores personales de uno, de dos o de los tres observadores peruanos, habían sido en el mismo o en sentido contrario.

Yo prescindo del primer contacto exterior, porque a mi juicio sus observaciones en todo caso son de poca confianza. Sin embargo, es notable que en él nuestra diferencia con la comisión francesa es de 10s. La observación del primer contacto interno es siempre de más confianza que la del anterior.

Primer contacto interno

Comisión francesa	Comisión peruana	observador	Diferencia
	9 h. 52 m. 15 s.	1º	11 s.
9 h. 52 m. 26 s.	9 h. 52 m. 14 s.	2º	12 s.
	9 h. 52 m. 12 s.	3º	14 s.

Aquí las diferencias llegan a once, doce y catorce segundos, siendo el primer observador el que difiere menos de la observación francesa.

Segundo contacto interno

	5 h. 17 m. 18 s.	1º	11 s.
5 h. 17 m. 07 s.	5 h. 17 m. 17 s.	2º	10 s.
	5 h. 17 m. 19 s.	3º	12 s.

Estas diferencias son de 10, 11 y 12 segundos, siendo la hora del segundo observador la que se ha aproximado más a la hora de la observación francesa.

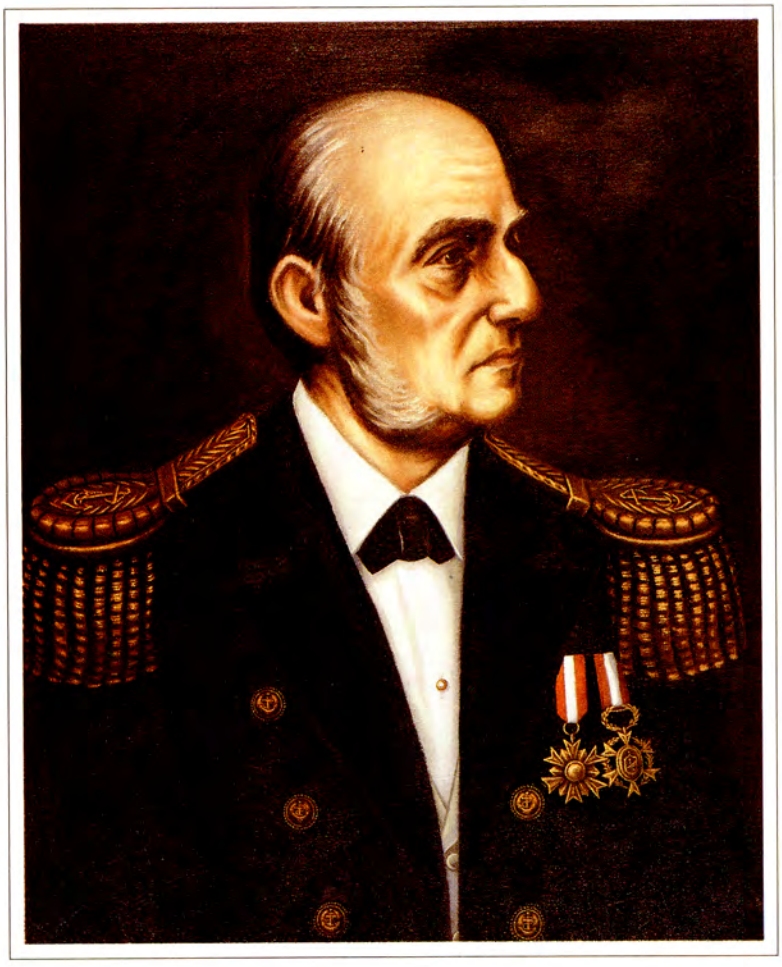
Segundo contacto externo

	5 h. 19 m. 32 s.	1º	12 s.
5 h. 1 m. 44 s.	5 h. 19 m. 29 s.	2º	15 s.
	5 h. 19 m. 30 s.	3º	14 s.

Estas diferencias son de 12, 14 y 15 segundos, siendo la hora del primer observador la que se ha aproximado más a la hora de la observación francesa.

Hay una particularidad muy especial y es, que las horas de los contactos tienen constantemente un atraso por nuestra parte o un adelanto en el tiempo marcado por la comisión francesa, y que este adelanto o atraso es de 10, 11, 12, 14 y 15 segundos.

Capitán de navío
CAMILO CARRILLO.
Fue un gran científico, un maestro
de profunda vocación, un marino que
llegó a la política para servir al país
en sus horas más difíciles.




MANUEL PARDO,
PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPUBLICA.

Objetos personales pertenecientes
al contralmirante Lizardo Montero.
Se exhiben en el Museo Naval
del Perú "Julio J. Elías".

ANEXO A

¿Reconocerán como causa, estas diferencias, la situación geográfica de los diferentes puntos de observación? ¿Tendrán su origen en el arreglo de los cronómetros? ¿Será error de observación en los instrumentos ópticos o quizá son errores personales?

He aquí una cuestión en la que, sin hacer abstracción de las opiniones que ya he emitido sobre el particular, creo de mi deber analizar algo más.

La comisión francesa ha adoptado como situación de su observatorio, la latitud y la longitud deducida por la fragata francesa *Galissoniére* para el muelle del ferrocarril situado en la dirección NS. del primero. Esta situación ha sido por comparación.

Latitud = 5° 06' S.
Longitud = 83°26' 12" 0. de París

La comisión peruana, tomando como base la referida observación y la de Fitz Roy ha practicado, por medio de las alturas del Sol, distancias lunares y estrellas, el modo de situar lo mejor posible la posición de su observatorio; empleando en estas observaciones todo su personal y el tiempo que media entre el día 2 y el 10 del presente. Según esta declaración, es conveniente buscar el origen de las diferencias en otras causas.

Los errores que emanan de los defectos de los instrumentos que han servido para la comisión peruana, tampoco serían aceptables, puesto que siendo tres instrumentos distintos, era necesario que sus errores fuesen, en todos, en el mismo sentido, para que produjesen siempre la misma diferencia con las horas marcadas en el observatorio francés. Los errores que nacen de las condiciones físicas del observador, es decir, los que se conocen con el nombre de errores personales tampoco son aceptables por las mismas razones que acabo de exponer.

Habría que reconocer en el estado de los cronómetros la verdadera causa de estas diferencias, y suponer que los tres cronómetros de que se sirvió la comisión peruana, y aún los tres comparadores que se situaron en nuestro alojamiento, tuviesen diferencias que, a pesar de nuestras muchas observaciones, han escapado del cálculo a que fueron sometidos.

Según las opiniones de Wolf y André del Observatorio de París, las ondulaciones del limbo del Sol pueden alterar los tiempos de los contactos y creen que una gran parte de las diferencias que se notan, deben atribuirse a esta causa. De aquí nacen probablemente las razones que han decidido a los astrónomos alemanes a adoptar un procedimiento más seguro, según ellos; consiste éste en determinar, con la ayuda del heliómetro, sobre el disco mismo del Sol, las coordenadas relativas de Venus o Mercurio, o su distancia al centro del Sol y su ángulo de posición.

Mr. Faye considera que el único medio que ofrece garantías completas es la impresión fotográfica. Esta clase de observación, dice, "suprime el observador y con él la ansiedad, la fatiga, el deslumbramiento por la fuerza de la luz, la precipitación, los errores de los sentidos y, en una palabra, la intervención, siempre sospechosa, de nuestro sistema nervioso".

Pero sea dicho en justicia, la comisión que he tenido el honor de dirigir, no ha podido disponer de un heliómetro ni de aparatos fotográficos, ni de un micrómetro, apenas ha contado con una voluntad inquebrantable y la decisión firme de realizar del mejor modo posible las instrucciones que se le comunicaron.

Finalmente, señor Ministro, después de las opiniones de Mr. Lalande, con motivo del pasaje de 1769, que ya he citado, estas diferencias en los tiempos de un mismo contacto, pueden explicarse bien por la irradiación. "La fuerza de la luz emitida por el Sol, dice Mr. Powalky, produce en la retina el efecto de hacernos ver el disco solar más grande de lo que es en realidad, el disco solar parece rodeado de un anillo de una intensidad igual y de una extensión más o menos considerable, según la bondad de los instrumentos, pero que no desaparece en los mejores".

Al extenderme en este punto, Sr. Ministro, he querido satisfacer las observaciones y dudas que pudieran crearse con motivo de no estar en perfecto acuerdo las horas de nuestra observación con las señaladas para el mismo fenómeno por el observatorio francés, dejando al elevado criterio de US. hacer las apreciaciones que estime oportunas.

La paralaje del Sol es uno de los más importantes resultados a que puede conducir la observación de los pasajes de Mercurio y Venus, por el admirable método de Halley, pero se requiere para esto la observación de un mismo contacto en dos o más puntos de la superficie de la tierra bastante distintas entre sí. Esto es lo que ha sucedido con el pasaje de Mercurio en 1769, observado en Tahití, California y Wad'hus, que dio como paralaje media, según Lalande, 8"6. Habría necesidad, pues, de conocer los instantes de los contactos observados en algún otro lugar de Europa o Asia para comprobar los resultados obtenidos hasta aquí. No obstante, con el valor deducido para la paralaje del Sol 8"879, por Mr. Puiseux con motivo del último pasaje de Venus por el disco del Sol, el 9 de diciembre de 1874, y los no menos importantes resultados deducidos por Galle, Foucault y Carnu, 8"873 y 8"879, hay lo bastante para los usos prácticos de la astronomía.

Deducida la paralaje del Sol, es fácil hallar entonces la distancia de este astro a la tierra; así es que tomando el valor de 8"75 que se ha considerado como paralaje media hasta 1874, resultaría una distancia de 23,573 radios terrestres, cantidad que quedaría reducida 23,231 radios terrestres si se adopta la paralaje de 8"879 deducida en estos últimos años.

La paralaje horizontal de que hemos hecho uso para la determinación de los contactos para la superficie de la tierra es de 8"9; en este caso, la distancia del Sol a la tierra quedaría reducida a 23,175 radios terrestres.

La paralaje de Mercurio de que hemos hecho uso para hallar la paralaje relativa es de 15"98.

El diámetro de Mercurio ha sido necesario deducirlo, a falta de micrómetros, de la semidiferencia entre las duraciones externa e interna. En efecto esta semidiferencia nos ha resultado de 3 m. 09", o más propiamente, después de corregirla, de 3 m. 8"45. Por el mismo cálculo se ha deducido que cada segundo del diámetro de Mercurio emplea 15"7 o cerca de 16" para pasar del 2do. contacto interior al 2do. contacto exterior, es decir, para atravesar el limbo del Sol. Así es que, tomando un medio entre las observaciones peruana y francesa para el intérvalo entre estos contactos, resultaría 144"5 y para el diámetro verdadero del Mercurio 9"2, esto es, una corrección de —2"8, lo cual es excesivo. Tomando ahora el intérvalo observado por la comisión francesa y comparándolo con el diámetro supuesto de 12", resultaría un diámetro verdadero para Mercurio de 9"9, o sea una corrección de —2"1, que también he creído grande.

Sin duda alguna que la falla de instrumentos ha privado a la comisión que he presidido de los medios necesarios para ejecutar sus observaciones

con la exactitud y precisión que eran de desearse, como tuve el honor de manifestar a US. desde la fecha de mi nombramiento.

Lo que he dicho anteriormente respecto a la deducción de la paralaje del Sol, es aplicable también en la determinación de la Longitud del lugar de la observación en Paita por medio de las horas marcadas para los contactos. No contando la comisión por ahora con más datos que las horas de los contactos que ha observado, y no conociéndose los instantes en que se hayan observado estos mismos contactos en otro lugar de posición bien determinada, como por ejemplo París o Greenwich, no es posible encontrar la diferencia de los tiempos, esto es, la longitud pedida. Siento, pues, señor Ministro, no poder cumplir en esta parte, una de las instrucciones de US.

La navegación actual exige una rectificación de todos los puntos de la costa, encontrando primero la diferencia de longitud del Callao con Valparaíso, cuya situación está bien determinada, valiéndose para el efecto del cable submarino que une a los dos puertos, como ya tuve oportunidad de proponerlo a US. y luego deducir las longitudes de los demás puertos del norte y sur de la república, empleando el telégrafo y el mismo cable submarino. Estos resultados así obtenidos servirán más tarde cuando se piense en el levantamiento de la carta geográfica del país.

Para que US. pueda penetrarse bien de las diferencias que todavía se notan entre las situaciones verdaderas y supuestas de algunos puntos de la costa, me permito presentar el siguiente cuadro tomando el mismo puerto de Paita, en el que se ve que hay hasta 10'15" de diferencia entre dos de las longitudes consignadas, no siendo sino cuando más de una milla la distancia entre los puntos de observación, suponiendo que estos estuviesen situados a uno y otro lado de la población.

Punto de observación	Longitud al O. de París			Procedencia
	o	'	"	
No se indica	83	22	15	Tablas de Noria
Id.	83	32	28	Tablas XCIII de Paz Soldán
Extremidad O. de la población (Astillero)	83	25	40	Plano de Fitz Roy
Id. Id. de Id. (Muelle)	83	27	39	Derrotero de García y García
Id. E. de Id. (Pueblo Nuevo)	83	32	30	Berad, (Atlas de Robiquet)
Id. Id. de Id.	83	32	28	Tablas de Caillet
Id. Id. de Id.	83	25	43	*Connaissance* des *temps* de 1878
Id. Id. de Id. (Pueblo Nuevo)	83	25	34	Tablas de Raper
Id. Id. de Id.	83	24	25	Derrotero de Findlay
Id. Id. de Id. (Muelle del ferrocarril)	83	26	12	Observatorio de la comisión francesa
Playa E. del puerto	83	25	51	Observatorio de la comisión peruana

He aquí los elementos de la órbita de Mercurio, deducidos para la hora de la conjunción:

Inclinación de la órbita		7°	00'	09"	48
Longitud del nodo	2s.	15°	33'	38"	74
Excentricidad		0	205	610	55
Longitud del perihelio	1s.	16°	53	17	4
Radio vector		0	451	516	8

Estos elementos han sido trabajados con las tablas de Le Verrier y a fin de que la situación del planeta quede determinada con la precisión conveniente, se han deducido los siguientes resultados:

Longitud media de Mercurio	7s.	02°	42'	06"	08
Anomalía media	4s.	16°	58'	52"	62
Ecuación del centro		13°	21'	20"	88

Para la situación del Sol se han trabajado los elementos siguientes:

Oblicuidad ap. de la eclip.		23°	27'	25"	01
Longitud media del Sol	1s.	16°	08'	09"	57
Longitud del perigeo	9s.	10°	50'	23"	04
Anomalía media del Sol	4s.	03°	38'	08"	47
Ecuación del centro		1°	34'	42"	22
Latitud	x	0°	00'	00"	31
Radio vector		1°	009	481	08

Los pasajes de Mercurio por el disco del Sol, son conocidos, y se les ha observado desde la más remota antiguedad, esto es, desde 264 antes de J.C. El *Almagesto* de Ptolomeo, registra diez y seis pasajes que sirvieron después a los astrónomos modernos para determinar la verdadera forma de la órbita y encontrar a la vez algunos de sus elementos. Siete de esas observaciones fueron hechas en Babilonia y las otras nueve en Alejandría.

Las observaciones de Averroes, de Soaliger, y aún del mismo Kepler, en mayo de 1607, no fueron otra cosa que observaciones de manchas solares.

Con la publicación de las tablas Rodolfinas en 1627, Kepler anunció el pasaje de Mercurio, que tuvo lugar el 7 de noviembre de 1631, y que fue observado por el canónigo Gassendi, aunque sin resultado satisfactorio.

El pasaje de 3 de noviembre de 1651 fue observado imperfectamente en Surata por Skakerloes o Skakerley.

El pasaje de 3 de mayo de 1661 fue observado por Hevelio, empleando el mismo procedimiento de Gassendi, esto es, examinando la imagen agrandada del Sol en una cámara oscura.

ANEXO A

Los otros tres pasajes de Mercurio verificados en el siglo XVII, esto es, en 1677, 1690 y 1697 fueron observados respectivamente por Halley, Fontanay y D. Cassini.

En el siglo XVIII han tenido lugar los pasajes siguientes:

Años	*Observadores*
1707	Römer
1723	Maraldi y J. Cassini
1736	Maraldi y F. Cassini
1740	Wintrofo
1743	Maraldi y los Cassini
1753	Legentil
1756	Gaubil y Amiot
1769	Muchos
1782	Lalande y otros
1786	Mitow y otros
1789	J.D. Cassini y otros
1799	Delambre

Desde estos pasajes, el tercero, el quinto, el noveno y el duodécimo fueron observados completamente.

En el siglo XIX han sido observados los pasajes siguientes:

Años	*Observadores*
1802	Lalande
1822	Hodgson y otros
1832	Bessel y otros
1845	Mitchell y otros
1848	Schumacher y otros
1861	Secchi y Le Verrier
1868	Le Verrier y otros

De estos pasajes, el segundo, el tercero, el cuarto y el sexto fueron observados completamente.

El pasaje que tuvo lugar en 1861, demostró la perfecta exactitud de las tablas de Mr. Le Verrier, confirmándose así la hipótesis sobre la cual él había fundado sus cálculos, es decir, sobre la existencia de asteroides circulando entre el Sol y Mercurio, que modifican de una manera sensible la órbita de este planeta.

Los pasajes de Mercurio por el disco del Sol no son otra cosa que un verdadero eclipse parcial del sol determinado por un planeta. Sabido es que Mercurio es uno de los planetas más pequeños, y también el más próximo al Sol. La inclinación de su órbita sobre el plano de la elíptica es de 7° más o menos, y de allí hace que estos fenómenos no puedan tener lugar sino cuando el planeta se encuentra en su conjunción inferior y próximo a su nodo.

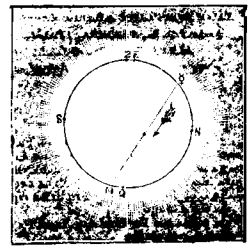
Desde que el diámetro de Mercurio a la distancia media de la tierra al

REPRESENTACION GRAFICA

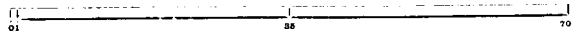
DEL

PASAGE DE MERCURIO POR EL DISCO DEL SOL,

OBSERVADO EN PAYTA EL 6 DE MAYO DE 1878.



ESCALA de $\overset{m}{0},001$ por minuto.



N, S, E, O, representan los puntos cardinales.
Z, el zenit.
☿ Mercurio al entrar en el disco del Sol.
, Mercurio a su menor distancia del centro del Sol.
La linea puntuada es la trayectória de Mercurio durante el pasage.
N ☿ = 45°
NM = 100°

Sol, puede estimarse en 6"75, es claro que el fenómeno que se produce podría considerarse como el que ocasionaría una mancha de un negro muy oscuro y de forma perfectamente redonda, que se moviese delante del disco del Sol. En el pasaje que se ha verificado el 6 del presente, Mercurio ha recorrido una cuerda del disco del Sol, distante cerca de 5' del centro de este astro. El ángulo que ha hecho esta cuerda con el polo norte del sol, imagen directa, es de 45° al Este en el primer contacto, y de 100° al Oeste en el último contacto como se indica en la figura.

Latitudes y longitudes de los lugares que se han tenido al Sol sobre su zenit durante las épocas respectivas de las faces.

Latitudes	*Longitudes*
16°43' N.	32°07' E. de Paita
16°43 „	31°20 „
16°46' N.	24°48' O. de Paita
16°49 „	80°56 „
16°49 „	81°43 „

Se ha tomado como meridiano de partida el que indica la longitud del lugar de la observación.

He aquí, señor Ministro, los trabajos que los miembros de la comisión han practicado bajo mi dirección, después de haberme ayudado, todos ellos, con un entusiasmo que me complazco en reconocer y manifestar a US. con verdadera satisfacción, pero séame permitido en justicia, recomendar a la consideración del gobierno al capitán de corbeta D. Manuel I. Espinosa, a cuya atinada cooperación se debe una gran parte de los resultados obtenidos.

Réstame, señor Ministro, expresar a US. que durante mi permanencia en Paita he recibido toda clase de facilidades, tanto del señor coronel prefecto del departamento, como del sub-prefecto de la provincia y del capitán del puerto. Así mismo la empresa del ferrocarril me ha proporcionado, mediante órdenes especiales del señor Blume, cuanto he necesitado para el desempeño de mi comisión, órdenes que el mecánico D. Juan Hochu, empleado en la misma empresa, ha cumplido con remarcable generosidad.

De los quinientos soles (S/. 500) que US. puso a mi disposición para los gastos que pudiese originar el desempeño de mi comisión, se han invertido trescientos cuarenta soles cincuenta centavos (S/.340.50 cts.) quedando en poder del capitán de corbeta D. Manuel I. Espinosa, la suma de ciento cincuenta y nueve soles cincuenta centavos (S/.159.50 cts) para que se sirva US. disponer a quien deben ser entregados.

Satisfactorio sería para mí, señor Ministro, que este trabajo pudiera merecer la aprobación de US. y de S.E. el Presidente de la República, como iniciadores de la presente Comisión.

Dios guarde a US.- S.M.

CAMILO N. CARRILLO.

ANEXO B

Proyecto de Ley sobre arqueo de buques (*)

El Congreso Ea.

Considerando:

Que es necesario adoptar en la República un sistema exacto y obligatorio para el arqueo de las naves.

Que el método conocido por el nombre de Moorson es el que ofrece la mayor exactitud.

Ha dado la ley siguiente:

UNIDAD DE MEDIDA

Art. 1º Para el arqueo de los buques de la Marina Nacional se emplearán las medidas del sistema Métrico Decimal, observando las reglas siguientes:

Cubierta de arqueo

Art. 2º La cubierta de arqueo será: la superior en los buques de una o dos cubiertas; y la segunda contando de abajo arriba, en los buques de más de dos cubiertas.

REGLA PRIMERA

Arqueo de buques vacíos

Eslora

Art. 3º La eslora de arqueo se medirá sobre la cubierta de arqueo de alefriz a alefriz, en la línea longitudinal que une las caras interiores de los forros de proa y popa; deduciendo después las cantidades siguientes: una igual al lanzamiento de la roda que corresponde al espesor del tablón de la cubierta; y la otra, igual al lanzamiento de la popa computado por el espesor del tablón de la cubierta más el tercio de la brusca del bao.

División de la Eslora

Art. 4º Para el cálculo de las áreas de las diferentes secciones transversales necesarias para la determinación del volumen interior del buque, se divi-

(*) *El Comercio*, edición de la mañana, 5 de octubre de 1878.

dirá la eslora indicada en el artículo anterior conforme a la tabla siguiente en los buques cuya clasificación se expresa:

Clasificación de los buques	*Longitud de la Eslora*	*Num. de Divisiones*
1ra. clase	15 metros o menos	4
2da. clase	15 metros exclusive a 37 metros inclusive	6
3ra. clase	37 metros exclusive a 55 metros inclusive	8
4ta. clase	55 metros exclusive a 69 metros inclusive	10
5ta. clase	De más de 69 metros	12

Puntales de las secciones transversales

Art. 5º En cada uno de los puntos de división de la eslora se mide el puntal de la sección correspondiente, desde un punto marcado al tercio de la brusca de la cubierta hacia abajo del canto superior del bao, hasta el forro de la bodega en el lado de la sobrequilla.

División de los puntales

Art. 6º Todos los puntales se dividen en cuatro partes iguales, si el de la sección del medio es de cinco metros o menos; y en seis partes iguales cuando exceda de cinco metros.

Mangas de las secciones transversales

Art. 7º En los puntos de división de cada puntal, inclusive los puntos extremos, se mide la manga de dentro a dentro de forros.

Estas mangas se numeran de la cubierta de arqueo hacia abajo con los números 1, 2, 3, 4 Ea. y se multiplican por uno las dos mangas extremas, por cuatro las de los números pares y por dos las de los números impares; esto es:

Por 1 los números 1 y 5 (de los puntos extremos)
por 4 los números 2 y 4
por 2 el número 3
cuando el puntal es de 5 metros o menos
por 1 los números 1 y 7 (de los puntos extremos)
por 4 los números 2, 4 y 6
por dos los números 3 y 5
cuando el puntal es de más de 5 metros

Areas de las secciones

Art. 8º Estos productos se suman y el total se multiplica por el tercio de la distancia común entre las mangas, el resultado será el área de la sección.

Volumen del buque y tonelaje oficial

Art. 9º Del mismo modo que las mangas, se numeran las áreas de las secciones de proa a popa números (1, 2, 3 Ea) y se multiplican: la primera y última por uno, las de los números pares por cuatro y las de los números impares (exceptuándose la primera y última) por dos.

La suma total de estos productos se multiplica por el tercio de la distancia común entre cada dos secciones, y se tendrá el volumen del espacio medido expresado en metros cúbicos y fracción de metro cúbico.

Este volumen se divide por (2'83,) dos metros cúbicos y ochenta y tres centésimos de metro cúbico y se tendrá el tonelaje oficial del espacio medio.

BUQUES SIN CUBIERTA

Art. 10º En las embarcaciones que no tienen cubierta la parte superior de la borda se considera como el límite del espacio que se mide.

La eslora se mide y divide como si a la altura de la borda hubiera una cubierta superior y el puntal correspondiente a la sección de cada uno de los puntos de división de la eslora, se mide desde la línea transversal trazada de uno al otro bordo por dicho puntal.

BUQUES CON MAS DE DOS CUBIERTAS

Art. 11º Si un buque tiene tercera cubierta, el volumen del espacio comprendido entre ésta y la cubierta de arqueo se obtendrá como sigue:

La eslora se mide en la parte media de la altura en entrepuente desde el forro sobre o junto a la roda hasta el revestimiento interior de las ligazones de popa; esta eslora se divide en tantas partes como se hizo en la de la cubierta de arqueo; en los puntos extremos y en cada uno de los puntos de división, se mide (en la medianía del puntal) la manga correspondiente y se numeran de proa a popa, con los números 1, 2, 3, 5, Ea; la primera y la última se multiplican por uno, las de los números pares por cuatro y las de los números impares por dos (exceptuándose la primera y última) la suma de estos productos se multiplica por el tercio de la distancia común entre cada dos divisiones de la eslora, y el producto será el área media horizontal del entrepuente; la cual multiplicada por la altura media correspondiente, dará el volumen y dividido éste por (2'83) dos y ochenta y tres centésimos metros cúbicos, resultará el arqueo oficial del entrepuente que deberá sumarse con el tonelaje del cuerpo principal obtenido según el artículo 8º.

Si el buque tiene más de tres cubiertas, los volúmenes y arqueos de los espacios comprendidos entre cada una y la inmediata superior, se hallarán del mismo modo, y los resultados se irán sumando con el tonelaje del cuerpo principal.

Toldillas, castillos, cámaras Ea.

Art. 12º Si hay toldillas, castillos, cámaras, u otra cualquiera construcción, permanente o cerrada, capaz de recibir carga o víveres, o de servir para alojamiento de la tripulación o pasajeros, su tonelaje se agrega también al

tonelaje principal y se calcula del modo siguiente; efectuando la operación para cada compartimiento distinto:

1º Si el compartimiento está cerrado por superficies planas se hallará su volumen multiplicando entre si sus tres dimensiones medias, es decir: longitud media, ancho medio y altura media en cada compartimiento.

2º Si está cerrado por superficies curvas, se mide interiormente el largo medio de cada compartimiento en el punto medio de esta longitud, y en los puntos extremos, se mide el ancho interior, a la mitad de la altura respectiva; se suman los anchos extremos con el cuádruplo del ancho medio y la suma se multiplica por la tercia parte de la distancia del punto medio a uno de los extremos, el resultado será el área media horizontal del compartimiento, que multiplicada por la altura media dará el volumen.

Estos volúmenes divididos por 2'83 darán el tonelaje del compartimiento que debe agregarse al tonelaje principal.

Descuento para alojamiento de la tripulación

Siempre que se trate de compartimientos destinados exclusivamente para la tripulación arriba o debajo de la cubierta superior, cuando su arqueo no excede de la vigésima parte del tonelaje total del buque, no se comprenderán en la medición del tonelaje de registro, pero, sí exceden de este vigésimo sólo el exceso se agregará al arqueo total.

Lugares de abrigo para los pasajeros

Los lugares de abrigo o resguardo, establecidos sobre la cubierta superior para los pasajeros, no se comprenderán en el tonelaje del buque cuando sean admitidos con tal objeto por las autoridades respectivas.

Espesor del forro

Art. 13º En la medida de la eslora, manga y puntal del volumen principal o de otros espacios, se deben reducir al espesor medio los forros interiores que pasen este espesor.

Cuando no hay forros interiores o cuando no deben ser establecidos de firme, la eslora y manga se miden desde la cuaderna y el puntal desde la varenga.

REGLA SEGUNDA

Para buques cargados

Arqueos de buques cargados

Art. 14º Cuando por estar cargado u otro motivo cualquiera, no fuera posible arquear el buque según la regla primera, se practicará la siguiente:

La eslora del buque se toma sobre la cubierta superior desde la parte exterior del alefriz de la roda hasta la cara de popa del codaste, quitando la distancia que hay desde el punto de intersección de la bovedilla con el alefriz del codaste hasta la cara de popa de éste.

En seguida se mide la mayor manga del buque fuera de costado y cintas.

Exteriormente y en una dirección perpendicular al plano diametral, se marcan dos puntos, que señalan la altura de la cubierta superior, y por debajo del buque se hace pasar una cadena delgada que yendo del uno al otro de los puntos marcados, quede tirante; se mide la extensión de esta cadena, y a la mitad de esta longitud, se suma la mitad de la manga medida; la suma se eleva al cuadrado y el resultado se multiplica por la eslora que se midió. Este producto se multiplica por el factor 0'17 (diez y siete centésimos) si el buque es de madera y por 0'18 (diez y ocho centésimos) si es de fierro; el resultado será el volumen en metros cúbicos y dividido este, por 2'83 (dos metros cúbicos y ochenta y tres centésimos) se tendrá el arqueo oficial.

Si sobre la última cubierta hubiesen toldillas, cámaras, castillo o cualquier otro compartimiento cerrado, se determina su tonelaje multiplicando entre sí sus tres dimensiones medias y dividiendo el producto por 2'83.

REGLA TERCERA

Deducción para buques a vapor

Principio general de la deducción

Art. 15º En los buques movidos por vapor o por otro motor mecánico que exija un departamento para las máquinas, se deduce el espacio ocupado por el aparato motor o necesario para sus funciones, como también el ocupado por los pañoles o carboneras, cuando estos pañoles o carboneras estén establecidos permanentemente e instalados de manera que el carbón pueda arrojarse inmediatamente en el lugar ocupado por las máquinas.

Máximun de la deducción

Esta deducción no podrá pasar en ningún caso del 50% (cincuenta por ciento) del tonelaje total.

Remolcadores

Para los buques de vapor destinados exclusivamente al remolque, la deducción será uniformemente de 50% (cincuenta por ciento).

Departamento de máquinas y carboneras en la bodega

Art. 16º Según las disposiciones del aparato motor y carbonera se procede a estimar el departamento que ocupan, así como el espacio necesario para que dicho aparato pueda funcionar, ya sea formando de ellos un solo todo o midiéndolos por separado.

1.- Si el espacio que debe medirse está comprendido entre dos secciones transversales corridas de un costado a otro, se determinará el volumen como sigue:

La eslora se mide en la parte media del departamento y se divide en dos partes iguales.

ANEXO B

En los puntos medio y extremos se miden las áreas de las secciones transversales (según las reglas dadas en los artículos 4, 5, 6 y 7) hasta la altura de la cubierta que cubre todo el aparato.

Se suma el cuádruplo de la área de la sección media con las de las secciones extremas, el resultado se multiplica por el tercio del intérvalo en la sección media y cualquiera de las extremas y el producto será el volumen de dicho departamento.

2.— Si los departamentos forman dos capacidades distintas o limitadas en todos sentidos por mamparas, se determina el volumen de cada una, multiplicando entre si sus tres dimensiones medias (largo, ancho y altura).

Espacios superiores

Art. 17º Si sobre la cubierta que cubre el aparato motor o carboneras, hubiesen otras cubiertas, y si una parte de estos entrepuentes está reservada, ya sea para las funciones de la máquina, para depósito de carbón, o para dar luz o ventilación, se agregará su volumen al del departamento de las máquinas, determinándolo por el producto de sus tres dimensiones medias (largo, ancho y altura).

Túnel del eje de la hélice

Art. 18º El volumen del túnel del eje de la hélice, se obtiene multiplicando entre sí sus tres dimensiones medias (largo, ancho y altura).

Tonelaje neto

Art. 19º Los volúmenes de todos los espacios cuya deducción está autorizada, se suman; el total se divide por 2'83 y el cociente que será el tonelaje de dichos espacios, se resta del tonelaje calculando según las reglas primera y segunda para obtener el tonelaje neto de los vapores.

Cambio de destino de los espacios interiores

Art. 20º Siempre que los espacios que han sido deducidos como destinados a las máquinas o al combustible, se dediquen a otros usos, su arqueo deberá agregarse al tonelaje neto del buque.

Plazos para la ejecución

Buques peruanos

Art. 21º Todos los buques que pertenecen a la matrícula de la Marina Mercante Nacional, o que desde la fecha se inscriban en ella, serán arqueados conforme a las prescripciones de la regla primera de la presente ley relativa a los buques vacíos, haciéndose a los vapores las deducciones que establece la regla tercera; y el tonelaje que resulta será el que se considere para el cobro de los derechos fiscales o particulares y para todos los demás efectos legales, debiendo hacerse ejecutivo en el orden siguiente:

Desde la fecha en que se expida patente a los buques que, en lo sucesivo ingresen a la Matrícula Nacional y a los que por haber cambiado de dueños o de nombre, o por un motivo semejante, soliciten nueva patente.

Desde el 1° de enero de 1879 a todos los buques que actualmente pertenecen a la Marina Mercante Nacional, a medida que lleguen al puerto del Callao, cancelándoseles desde esa fecha, la patente antigua y expediéndoseles otra nueva en vista del certificado de arqueo, que deberá expedirles la Junta de Reconocimiento del Callao conforme con la presente ley.

Buques extranjeros

Art. 22° Desde el 1° de enero de 1879 siempre que se crea necesario rectificar el arqueo de los buques extranjeros, serán estos arqueados según la regla 2° de esta ley relativa a los buques cargados, debiendo verificarse esta operación en el Callao por la dicha Junta de Reconocimiento, y en los otros puertos de la República, por la autoridad marítima superior.

DISPOSICIONES GENERALES

Oficina arqueadora y registro de arqueos

Art. 23° Para los efectos de la presente ley, el arqueo de todos los buques será ejecutado por la Junta de Reconocimiento del Callao sin percibir retribución alguna por este trabajo. En esta oficina se llevará un registro foliado, en el que se registrarán por orden numérico, todos los arqueos que se practiquen, formando para cada uno el cuadro correspondiente a la clasificación del buque, en el que se anotarán las circunstancias de éste, las dimensiones que se midan y todos los detalles relativos al cálculo del arqueo, conforme con los modelos, que para cada caso se darán por el Ejecutivo.

Forma en que se practica el arqueo

Art. 24° Todo buque que deba ser arqueado hará saber a la oficina arqueadora el día en que esté completamente vacío y proporcionará, a su costa, si fuese necesario escalas o andamios para que el arqueador pueda, sin dificultad, llegar a los puntos, en que sea conveniente tomar las dimensiones. El Presidente de la Junta designará el Vocal de ella que deba encargarse de la operación, quien en el mismo día, después de examinar el buque, declarará si está o no, expedito para practicar el arqueo, el que precisamente deberá quedar terminado en cuatro días o lo más, contados desde aquel en que se declaró el buque expedito. El arqueador anotará todas las dimensiones que haya medido; terminada esta operación, formará en el registro el cuadro de arqueo respectivo y lo firmará después de ponerle la fecha y el número de orden correspondiente.

Certificado de arqueo

Art. 25° De este cuadro que será visado por el Presidente de la Junta, se sacarán dos copias certificadas, firmadas por el Secretario y con el Visto Bueno del Presidente: de las cuales, una se remitirá al Ministerio de Marina para su archivo y la otra se entregará al buque para los usos consiguientes.

ANEXO B

Marcas

Art. 26º Para que en cualquier tiempo pueda verificarse el arqueo, debe el arqueador poner marcas en los puntos en que se tomaron las dimensiones; y el número de toneladas que resulta del arqueo se gravará a cincel en la mediania de la cara de popa del bao maestro.

Mientras dure la medición de las dimensiones, permanecerá el buque vacío y no podrá recibir carga a bordo hasta que el arqueador le haga saber que ha terminado la operación.

Instrucciones y modelos

Art. 27º El Poder Ejecutivo ordenará la impresión de los certificados de arqueo, modelos ilustrativos, e instrucciones para la práctica del arqueo según la presente ley.

NOTAS AL CAPITULO VII

1. *El Comercio*, edición de la mañana, 25 de octubre de 1878.
2. MELO, Rosendo... *Historia de la Marina del Perú*. Callao, Publicaciones del Museo Naval, 1980, T. I. III parte, p. 104.
3. *El Comercio*, edición de la mañana, 18 de enero de 1877.
4. *El Comercio*, edición de la mañana, 25 de octubre de 1878.
5. *El Comercio*, edición de la mañana, 18 de enero de 1877.
6. *Ibídem*.
7. *El Comercio*, edición de la tarde, 14 de marzo de 1877.
8. *El Comercio*, edición de la tarde, 25 de junio de 1878.
9. *Ibídem*.
10. *Ibídem*.
11. ACEHMP. Prefecturas, paquete 0.1877.3.
12. AMNP. Capitanías de puerto, Comandancia General de Marina, 1877, doc. 14, fs. 25 y 26; doc. 21, fs. 43.
13. AMNP. Capitanías de puerto, Comandancia General de Marina, 1878, doc. 68, fs. 170 a 173.
14. AMNP. Capitanías de puerto, Comandancia General de Marina, 1877, doc. 122, fs. 310.
15. AMNP. Capitanías de puerto, Comandancia General de Marina, 1878, doc. 208, fs. 595 a 598.
16. AMNP. Ordenes Generales de la Armada, 1877, octubre 20, doc. 18, f. 19.
17. *El Comercio*, edición de la tarde, 3 de agosto de 1877.
18. Editorial de *La Opinión Nacional*, transcrito en *El Comercio*, edición de la tarde, 3 de agosto de 1877.
19. *El Comercio*, edición de la tarde, 21 de junio de 1877.
20. AROSEMENA GARLAND, Geraldo... *Comentarios a la Memoria de Grau del año 1878*. Lima, Tipografía y Offset Peruana S.A., 1978, p. 49.
21. Reproducido en: *El Comercio*, edición de la mañana, 28 de agosto de 1877.
22. STEWART, Watt... *La servidumbre china en el Perú*. Lima, Mosca Azul Editores, 1976, cap. X, p. 166.
23. *Ibídem*.
24. *El Comercio*, edición de la tarde, 20 de marzo de 1877.
25. STEWART, Watt... Op. cit., p. 169.
26. Reproducido en: *El Comercio*, edición de la mañana, 3 de marzo de 1877.
27. *El Peruano*, edición del 28 de febrero de 1878.
28. *El Peruano*, edición del 8 de octubre de 1878.
29. *El Comercio*, edición de la tarde, 2 de marzo de 1877.
30. *El Nacional*, edición del 30 de octubre de 1878.
31. *El Comercio*, edición de la tarde, 27 de febrero de 1877.

NOTAS AL CAPITULO

32. COPELLO, Juan y PETRICONI, Luis... *Estudio sobre la independencia económica del Perú*. Lima, Imprenta de El Nacional, 1876, p. 24.
33. *El Peruano*, edición del 24 de abril de 1878.
34. Reproducido en: *El Peruano*, edición del 11 de mayo de 1878.
35. *El Comercio*, edición de la tarde, 4 de abril de 1877.
36. *El Comercio*, edición de la mañana, 30 de abril de 1877.
37. *El Comercio*, edición de la mañana, 5 de mayo de 1877.

Capítulo VIII
EL CAMINO A LA CATASTROFE

La rebelión del monitor *Huáscar*, el fallido golpe de estado que encabezó el capitán de navío Aurelio García y García, la tenaz oposición civilista en el Parlamento, la virulencia de los diarios y periódicos contrarios al régimen y los infatigables afanes conspirativos del pierolismo, habían deteriorado gravemente y seguían debilitando, día a día, al vacilante gobierno del general Mariano Ignacio Prado. Si a estos problemas, de suyo arduos, añadimos los gruesos errores políticos del Jefe del Estado, la incontenible crisis fiscal y la cada vez más angustiante posibilidad de un conflicto internacional, debemos concluir que el Perú, en los primeros meses de 1878, había comenzado a recorrer el camino a la catástrofe.

A. EL FRACASO REVOLUCIONARIO DE LIZARDO MONTERO

Pedro Dávalos y Lissón, en su libro *Leguía*, nos ha dejado un magnífico retrato sicológico del contralmirante Lizardo Montero. "Era Lizardo Montero —dice Dávalos— un hombre de talento, a quien daban prestigio el conocimiento y el dominio que tenía sobre las personas. Era un valiente, tenía buena figura, fuerza física y un gran realce entre las gentes que poseían su carácter y su vivacidad. Había casado con una Elías,

señora que, gozando de gran prestigio por ser una hija de don Domingo, lo relacionó mucho con personas de primera línea en el mundo social. Tenía condiciones para ser hombre de Estado, como en efecto lo fue. Sus amigos le adoraban, no sólo por su espiritualidad, sino por la forma íntima como les trataba, por el don de la palabra que poseía y lo feliz de sus expresiones. El espíritu de camaradería llegó en él al máximo, y nadie más ameno ni más chispeante en las horas en que en los centros de diversión se reunía con su círculo. En audacia nadie le ganó..."[1].

Ya se ha visto en el capítulo I de este libro cómo Montero y Prado habían disputado la Presidencia de la República en 1876; cómo también el contralmirante no había recibido el respaldo del Partido Civil, al cual pertenecía, y cómo, finalmente, se lanzó a la lucha electoral contando sólo con el apoyo de una fracción —mayoritariamente juvenil— del civilismo. Montero, sin embargo, no rompió con su Partido; obtuvo una curul en el Senado y desde allí, teniendo como vocero principal al diario *El Nacional* se convirtió en uno de los opositores más tenaces y brillantes del gobierno. Montero sabía perfectamente que para las elecciones presidenciales de 1880 tampoco sería el candidato del civilismo. Se daba por descontado que Manuel Pardo, el jefe del Partido, intentaría el retorno al poder y, si no aceptaba la postulación, los candidatos con mayor fuerza para recibir el respaldo oficial de esta agrupación serían José Antonio o Aurelio García y García, José de la Riva-Agüero o, en último término, Francisco Rosas. Una vez más, Lizardo Montero, se encontraba en una posición muy singular: era un líder civilista pero no podía contar con su partido para convertir en realidad sus aspiraciones. Dávalos y Lissón señala que Manuel Pardo "quería con gran afecto" a Montero, pero al igual que muchas otras personas valiosas del país "se resistía a tomarlo en serio". Es de suponer —añade— que a Pardo "le apenaba sinceramente no verlo completo y digno de la presidencia"[2].

Mientras Manuel Pardo continuaba exiliado en Chile un grupo civilista, cuyo gonfalonero era el contralmirante Montero, comenzó a conspirar con el propósito de derrocar a Prado. "¿Qué es de Montero?, no oigo hablar de él y su silencio me hace pensar que no está quieto", escribía desde Qauquenes (Chile), el 11 de octubre de 1877, Manuel Pardo a su esposa

Mariana, en Lima[3]. No se equivocaba el ex-Mandatario. El contralmirante, con más entusiasmo que sigilo, había continuado sus aprestos revolucionarios que muy pronto fueron de conocimiento de los hombres del ministerio de Gobierno. José de la Riva-Agüero, en carta a Pardo, fechada en Lima el 22 de diciembre de 1877, le decía: "Montero está comprando armas y sé que esto ha llegado al conocimiento de Prado, que cree que es para un movimiento civilista. He hablado con Montero para que tenga cuidado y no sea imprudente, pero temo que nos comprometa sin fruto alguno"[4].

Queda, pues, claro que Montero actuaba por propia iniciativa, con la colaboración de elementos civilistas que le eran personalmente adictos, pero ni a la Directiva del Partido ni —obviamente— a su jefe les parecía positiva esta acción, ni menos sostenían sus afanes levantiscos. Estos debían hacerse efectivos el domingo 28 de abril de 1878. Montero confiaba con poder sublevar a varias unidades de la Escuadra de Operaciones, principalmente el monitor *Huáscar* que se aprestaba a zarpar con rumbo a Paita conduciendo una comisión científica, presidida por el capitán de navío Camilo Carrillo, que debía observar el paso del planeta Mercurio por el disco del Sol. Montero, embarcado en el *Huáscar*, dirigiría la revolución.

Las cosas no salieron como las había planeado Montero. Su colega, el contralmirante Antonio de la Haza, informado de los aprestos revolucionarios, se hizo presente en el Callao y ordenó el cambio del personal a cargo del monitor *Huáscar*. Luego mantuvo estrecha vigilancia sobre los demás buques y recién a las 2 de la mañana del día 29, cuando el *Huáscar* zarpó normalmente hacia el norte, regresó definitivamente a la capital. El golpe se había frustrado. Sin contar con el *Huáscar* la sublevación de cualquier otra unidad hubiera sido una verdadera locura.

El Presidente Prado, una vez controlada la situación, denunció públicamente el intento rebelde. De inmediato la poderosa prensa civilista se le enfrentó pregonando airadamente la inocencia de Montero. "Dice el gobierno —apuntaba *El Comercio*— que el contralmirante Montero pretende hacerle no sabemos que mala pasada, y que el día escogido para la jugarreta era el de ayer (28 de abril de 1878). En ejercicio de nuestras funciones noticiosas vamos a seguir, paso a paso, al contralmirante durante todo el día de ayer, para que nuestros lec-

tores sepan por dónde anduvo. Después de almorzar salió de su casa, fue a la peluquería de Gabard, se hizo afeitar y charló luego largo con algunos amigos, no poco tiempo, en la puerta de aquel establecimiento.

Desde la 1.30 hasta las 3 de la tarde fue juez de llegada en las Regatas de Chorrillos. De las 3 a las 5 fue visitante en casa del señor Oyague. A las 5 se vino a Lima. De 5.30 a 6 fue a su casa, estuvo allí un momento y salió enseguida para tomar el tren del Callao. A las 6.30 estaba camino del vecino puerto.

De las 7 a las 11, según el gobierno, conspiró; según otros informes, estuvo en casa del señor don Mariano Salazar, vecino del Callao, en donde había una reunión de confianza, jugando *malilla*, la mayor parte del tiempo. En el último tren se volvió a Lima, según creemos, hizo lo que todo honrado hijo de vecino: se metió en cama"[5].

El civilismo, como es obvio, trataba de quitarle importancia al asunto e incluso ironizaba con el evidente propósito de poner en ridículo al gobierno. Pero éste reaccionó con celeridad y ordenó la prisión de Montero. Veamos, en un colorido y vívido relato periodístico, cómo tuvieron lugar estos hechos. "Cuando se creía, con fundado motivo, que la orden dada en el Callao el domingo en la noche, de aprehender al contralmirante Montero había sido derogada, una fuerza de policía trató de apoderarse hoy temprano de este caballero, que a la sazón se dirigía a su casa acompañado de su esposa y de muchos amigos suyos, que, como él, habían pasado la noche en el baile del club de la Unión.

Para pocos será en Lima un secreto que inmediatamente después de circular la noticia del movimiento revolucionario que se asegura, debía estallar en el Callao el domingo último, se dijo con mucha generalidad que había orden de prisión contra el señor Montero; y como las invitaciones al baile preparado para anoche en el Club de la Unión estaban firmadas por el mencionado contralmirante, que preside actualmente esa asociación, hubo particular empeño en saber si se aprovecharía de su presencia en aquel lugar para reducirle a prisión. De las investigaciones que se hicieron resultó que las autoridades de policía no tenían orden ninguna contra el señor Montero y por consiguiente nadie esperaba que el gobierno se prevaliera de su asistencia al baile para aprehenderlo.

Sin embargo, durante la noche, se aseguró en el Club que el contralmirante Montero sería tomado a la salida y tal era

el convencimiento que tenía la generalidad de que así sucedería, que al salir el señor Montero del Club a las 6 de la mañana de hoy, sus amigos le instaron que no hiciera uso de su carruaje, para poder acompañarlo. Efectivamente, el contralmirante salió a pie, en unión de su esposa y de 25 a 30 amigos, y al llegar a la esquina formada por las calles de Nuñez y del Banco del Herrador, fue sorprendido por un mayor de guardias, que se presentó acompañado de varios celadores, cuyo número creció instantáneamente debido a uno o dos refuerzos que en ese mismo momento envió la policía.

El señor Montero se negó a cumplir la orden de prisión que se le intimaba; sus amigos apoyaron ardorosamente la resistencia que oponía y en medio del desorden creado por los que querían apoderarse del contralmirante y los que trataban de impedirlo, éste ganó la puerta de la casa del señor Valdeavellano, cerrándola por dentro y desapareció.

La policía, chasqueada de esta manera, pretendió derribar la puerta de la casa; los amigos del señor Montero se oponían; el desorden aumentaba cambiándose algunos culatazos y bastonazos; hasta que por fin el Comisario del Cuartel Segundo y el Intendente de Policía, que habían llegado al lugar del conflicto, pusieron término al desorden, empleando la fuerza de que disponían en cercar la manzana para impedir que el señor Montero se pudiera escapar. Esto no obstó, sin embargo, para que el contralmirante desapareciera, pues aún cuando la policía invadió varias casas buscándolo tuvo al fin que convencerse de que sus pesquisas eran infructuosas.

Mientras tanto la esposa del contralmirante Montero, solícitamente atendida por los caballeros que la acompañaban, fue conducida a su casa, donde se le pudo dar poco después la seguridad de que su esposo estaba en salvo.

El hecho de que acabamos de dar cuenta ha causado un verdadero escándalo en la población. Aun concediendo que el contralmirante Montero se hubiese hecho realmente reo del delito de rebelión el 28 del pasado, no se alcanza a comprender a qué inspiración ha obedecido el gobierno retardando las órdenes que al fin ha dictado contra él, para hacerlo justamente en una fecha que recuerda los mejores servicios prestados al país por el jefe de la marina que hoy se ve perseguido"[6].

Montero, como acabamos de leer, se refugió en casa de Juan Luis Valdeavellano y de allí, por los techos, pasó a la de

los señores Ramos y Bresani. Salió por la puerta principal de esta última vivienda, recorrió la calle de la Higuera y la del General Castilla y se asiló en la legación chilena. Montero, al saltar de techo en techo, se torció un pie y tuvo que ser atendido médicamente y guardar cama por unos días. Joaquín Godoy, el ministro plenipotenciario del país sureño, informó a la Cancillería —siguiendo las normas protocolares— que el contralmirante había solicitado amparo diplomático[7].

Lima estaba convulsionada. Se vivían momentos de gran tensión que presagiaban días aún peores. Una crisis ministerial mantenida en sordina desde el 13 de marzo de ese año estalló a consecuencia del asilo de Montero. Algo era evidente: Prado encontraba inmensas dificultades para conformar un nuevo Gabinete. Mientras tanto los diarios civilistas —como ya quedó dicho— martillaban al gobierno sin ninguna contemplación. Comentando los sucesos y bajo el epígrafe de "¿Quién promueve la anarquía?, editorializaba *El Nacional* en los términos siguientes: "El contralmirante Montero al salir hoy, a las 5.30 de la mañana, de los salones del Club de la Unión, acompañado de su estimable esposa y de más de 60 jóvenes de lo mejor de nuestra sociedad, en cuyo conjunto figuraban ciudadanos de todas las opiniones políticas, fue repetidas veces intimado por los agentes de policía para darse preso.

El general Montero habría accedido a los deseos de los esbirros del gobierno, a no ser por la actitud mesurada y digna de sus acompañantes los cuales sin entrar en el camino de una resistencia subversiva, que ha repugnado y repugna a sus sentimientos, supieron afrontar con firmeza varonil la brutal agresión de los gendarmes.

Merced a la confusión producida por estos sucesos, que han podido ser origen de mayores desgracias, el señor Montero pudo ponerse fuera del alcance de sus perseguidores y escapar por el momento a la acción injusta de la más insultante violencia.

¿Qué se ha propuesto el gobierno con dar estos escándalos y con despertar la alarma en el país, que aunque habituado desde hace 20 meses a todo género de tropelías, creía que los grandes días de la patria estaban reservados para las acciones magnánimas y no para que en ellos tuviesen su expansión, mezquinos procedimientos?

Los hechos más insignificantes son a veces origen de grandes acontecimientos.

Los sucesos de hoy, con los cuales se han conculcado las más preciosas garantías del ciudadano, atentando contra la libertad y la vida; con los cuales se han violado escandalosamente los respetos debidos a la sociedad y a la mujer; con los cuales se ha pretendido escarnecer una de las mejores reliquias del memorable combate del 2 de mayo; con los cuales, en fin, se ha tratado de justificar una farsa, con la prisión de un contralmirante y representante a la vez: estos sucesos, decimos, no son sin embargo hechos insignificantes.

Prescindiendo de las personalidades comprometidas en ellos, su sola significación en el terreno legal y en el de los principios cardinales, que sirven de base a nuestras instituciones políticas, es bastante para apreciar su gravedad. Han podido ser, por lo tanto, origen de conflictos más serios.

Si la juventud que hoy se encontró de improviso al frente de una agresión brutal hubiera sido menos instruída, menos sagaz, menos prudente y más atrabiliaria, hoy la sangre de un Baudin herido mortalmente por las balas del despotismo habría salpicado como el rocío todas las conciencias honradas, y sería el espectro más terrible para los hombres de Palacio, como lo fue en Francia para el dictador del 2 de diciembre, la sangre de aquel ilustre y valeroso defensor de las instituciones de su patria.

Pero los hombres dominados por una ambición superior a sus alcances morales y materiales, ven rara vez los peligros de una política arbitraria.

No conocen más consejos que los de sus áulicos; no escuchan sino los aplausos que le brindan los hijos mimados por la adulación y el favoritismo; no anhelan sino un engrandecimiento personal, ficticio casi siempre, con mengua de los grandes intereses encomendados a su dirección.

Tales hechos explican, las más de las veces, su perseverancia, su empecinamiento, su engrandecimiento, en los vicios políticos.

El general Montero, prescindiendo de sus servicios militares, ha sido hasta hoy como caudillo un batallador y un vencido en el terreno eleccionario y estrictamente constitucional.

Sometido al imperio de los sucesos y a las decisiones del Poder Legislativo, intérprete de la voluntad de los pueblos, ha vivido desde el 2 de agosto de 1876 como ciudadano pacífico y aún en el seno mismo del último Congreso no demostró para

con sus vencedores esa guerra encarnizada y sistemática, que generalmente despierta el despecho y la emulación a los vencidos.

El general Montero había dejado de ser, por su voluntad y por la fuerza de los hechos, un caudillo.

Como tal no podía conspirar.

Suponer que pudiese conspirar como simple soldado o colaborador de un partido político, sería más absurdo aún.

Las revoluciones no se hacen, no se inventan, al antojo y al capricho de cada cual. Son, como ha dicho un eminente orador contemporáneo, como las tempestades que sólo estallan cuando la atmósfera política está cargada de electricidad, es decir, cuando los abusos y los derroches han llegado a colmar la medida de los sufrimientos de un pueblo.

El gobierno con su actitud, está produciendo un efecto contrario al que desea.

Está levantando otra vez a la altura de caudillo al general Montero y lo está levantando con las simpatías de los que le hicieron guerra leal en la contienda eleccionaria, porque esos son los mismos que detestan la autocracia en todas sus formas y que están dispuestos siempre a brindar el apoyo de sus sinceros afectos al débil y al perseguido, cuando se intenta supeditar en ellos la libertad y el buen derecho.

Si se hubiera enjuiciado a algún oficial del *Huáscar*; si se hubiese producido alguna declaración seria por personas complicadas en la supuesta revolución, si las investigaciones de la policía hubiesen descubierto algún documento que comprometiese la responsabilidad del señor Montero; si en los momentos del fingido conflicto del domingo último, no se hubiese dado a los hechos un carácter pierolista primero y monterista después, podían tener siquiera pretexto las órdenes de prisión.

Pero nada, absolutamente nada tiende a cohonestar las medidas oficiales. Todo hace creer que ellas son el fruto exclusivo de sentimientos estrechos.

Mientras tanto, es deber nuestro pedir la reparación del ultraje inferido hoy a la sociedad de Lima.

Si las fuerzas de policía se han excedido en el cumplimiento de las órdenes que tenían, es menester que un acto de severidad les haga comprender que no impunemente se trata como a montón de parias a una sociedad civilizada.

Si dichas fuerzas han obrado subordinadas a mandatos superiores, es un deber la protesta pacífica de los que vivimos

consagrados a la defensa de los más grandes intereses políticos y sociales.

En nombre de ellos, protestamos, pues, de los hechos consumados y pedimos como medida de inmediata reparación que se retiren las órdenes libradas para reducir a prisión al contralmirante Montero.

En nombre de las glorias del 2 de mayo, bajo el influjo de cuyos gloriosos recuerdos pedíamos el sábado que cesasen los rencores de partido, pedimos hoy que esos rencores se aplacen, por lo menos, para cuando se les pueda dar forma, sin ofender la majestad de los días más grandes de la patria.

En nombre de la paz pública, contra la cual sólo conspiran hoy los autores de alarmas y de emociones profundas, protestamos también contra los graves sucesos de hoy.

Después de todo lo expuesto, será necesario preguntar: ¿Quiénes son los que promueven la anarquía?"[8].

Mientras en Lima arreciaban los rumores y se decía, incluso, que se había dado orden de asesinar a Montero, la esposa y la suegra de éste viajaron a Chorrillos, donde residía el Presidente Mariano Ignacio Prado, y le pidieron seguridades para la vida del asilado contralmirante. El jefe del Estado las recibió con toda cortesía y les garantizó que la integridad física del asilado no corría nigún peligro[9].

Lizardo Montero, a su vez, publicó una extensa carta en la que declaraba, enfáticamente, que no había conspirado, que todo era sólo una maquinación de sus enemigos políticos. Leamos el texto: "Acaba de cometerse en mi persona el más inaudito atentado que puede registrar la historia de nuestros desaciertos políticos.

Hasta a mí habían llegado los rumores de conspiración que cierta gente de palacio esparcía, con el intento de hacerme reducir a prisión, pero debo declarar que había mirado con desdén esa inicua trama, porque conozco cuáles son los móviles que guían a algunos altos funcionarios declarados enemigos míos.

Mi conducta pública y privada desde que se inauguró el actual gobierno debía sin embargo ser garante de que no quería exigir, sino en el terreno de la ley y como Senador de la República, las reparaciones y las responsabilidades que se hacen necesarias para la honra del país.

Yo he estado en mi casa, sin ocultarme; la autoridad lo sabe perfectamente y no es una prisión caprichosa e inmotivada la que podrá jamás arredrarme.

Sé, desde tiempo atrás, lo que es sufrir, víctima de las persecuciones de los gobiernos y honra es, y será siempre para mí, que mis enemigos políticos y personales se valgan de medios indignos para satisfacer sus pasiones.

Ustedes saben que en la noche de ayer el Club de la Unión, con cuya presidencia me honro, abrió sus salones a la sociedad de Lima en celebración del aniversario del 2 de mayo. Saben también ustedes que concurrí en cumplimiento de mi deber, sin embargo de que recibí reiterados avisos de que iba a ser reducido a prisión, a la vez, que las seguridades de que tales órdenes no habían sido comunicadas oficialmente.

Nunca quise pensar que el 2 de mayo, el día que traía a la memoria los hechos gloriosos de ese memorable combate, el general Prado, diera una orden de prisión injusta y arbitraria, contra el que como Comandante General de la Escuadra peruana, tuvo la gloria de defender con la abnegación del patriotismo el pabellón y la honra de la República.

No se quiso tomarme en la noche del 2, cuando me dirigía al Club y se ha esperado que saliera a la calle con mi familia, para enviar en contra mía una compañía de celadores, que faltando al respeto que se debe a señoras, nos han atacado cual si fuéramos bandidos.

El crecido número de amigos que me acompañaban desde el local del club hasta mi casa, pudo, con su actitud enérgica, impedir que el insulto y el vejamen se realizasen totalmente, pero todos han tenido que soportar las consecuencias de su generosidad, sufriendo los golpes de los soldados y expuestos un momento a ser víctimas de la orden de fuego dada por un oficial, cuando vio que yo estaba ya libre de tan pérfida acechanza.

Mi deseo fue en los momentos de conflicto entregarme a la acción de la autoridad, porque quise evitar mayores vejámenes a mi familia y funestas y desastrosas consecuencias a mis abnegados amigos, para los que no puedo dejar de tener hoy una palabra de gratitud, que no sería jamás bastante a expresar toda la que siento en el fondo de mi alma, pero debí ceder a la presión de sus buenos oficios y ponerme a cubierto del ultraje de que se quiso hacerme víctima.

Hoy mismo, yo no correspondería dignamente a las altas pruebas de deferencia que vengo recibiendo de mis amigos, de la prensa y de todos los círculos de la sociedad que han hecho causa común con mi inocencia, para sostenerla con convicción honrada, sino ofreciese comprobarla ante la autoridad judicial, a quien el gobierno debe encargar mi juzgamiento y a cuya disposición estoy pronto a ponerme, para acreditar allí una vez más lo que sostengo hoy, bajo mi honor militar y mi fe de caballero: que yo no he dado mérito para la persecución de que se me hace objeto.

Ustedes podrán apreciar en lo que valen estos atentados. Soy de ustedes, señores redactores, atento y seguro servidor. (firmado) *LIZARDO MONTERO*"[10].

Finalmente, el miércoles 15 de mayo de 1878, en el vapor *Loa* cuyo destino final era Valparaíso, partió al destierro el contralmirante Lizardo Montero. Fue acompañado a bordo por el plenipotenciario chileno Joaquín Godoy y por gran número de amigos[11].

Los diarios que le eran adictos habían convertido al contralmirante en un mártir. De toda suerte, el objetivo político perseguido se había logrado en parte: el régimen constitucional no había sido derrocado pero el gobierno, ante propios y extraños, quedaba todavía más desprestigiado, más inerme, sin capacidad de respuesta. Los editoriales de *El Nacional* y de *La Opinión Nacional*, que a continuación transcribimos, son un claro ejemplo de la pugnacidad del periodismo político de esos asendereados días. Decía *El Nacional*: "Los vehementes deseos de Su Excelencia el Presidente de la República se han cumplido con entera exactitud.

El señor Montero ha partido en la tarde de ayer para Chile, despertando con su ausencia el júbilo en todos los alrededores de Palacio: cierto, pero avivando el descontento y despertando la indignación en el seno de todos los elementos de orden y de paz.

Las rivalidades políticas han reclamado una nueva víctima, y aun cuando la inocencia brilla en la frente de ésta, ello no obstante la autoridad política le extraña del territorio peruano, le arrebata del seno de su familia, le arranca de los brazos de sus amigos para imponerle la pena que la justicia social designa a los reos de graves delitos.

El Ministerio que cae, es también partícipe de esta nueva deshonra; antes de hundirse ha querido coronar su obra de

desacierto colocando en la cumbre de ésta el último atentado realizado en la persona del contralmirante Montero. Sumiso a las órdenes del Jefe del Estado, el Ministerio cesante pone fin a sus tareas administrativas suscribiendo la orden de expatriación que hoy motiva la partida del contralmirante Montero.

Tanto para el Jefe del Estado, como para sus dóciles consejeros, nada importa inmolar una víctima más al odio político.

El destierro del señor Montero parecerá quizás una victoria del círculo palaciego a los ojos de los ilusos; mas para aquellos que miden el verdadero alcance de las cosas, para aquellos que jamás olvidan el día de mañana, para éstos, la expatriación del contralmirante implica un golpe de fuerza que coloca el nombre de Su Excelencia al borde la más desastrosa derrota: la derrota del crédito y del prestigio moral.

A pesar de ser terminantes las medidas tomadas por el gobierno a fin de lograr que el contralmirante Montero abandonara la bahía del Callao en completo silencio, sin manifestaciones de ningún género, han sido muchos los amigos que acompañaron a este caballero hasta a bordo del vapor *Santiago* que es el que debe conducirle a Chile y grandes las manifestaciones de afecto que le hicieron los fleteros al aproximarse al embarcadero y al pasar una vez embarcado por las numerosas lanchas y botes que invadían la rada.

Al separarse de nosotros el contralmirante Montero, séanos permitido enviarle nuestro más afectuoso adiós, haciendo fervientes votos a fin de que las manifestaciones de simpatía y aprecio que le acompañan, en el momento de la desgracia, compensen en algo los sufrimientos del ostracismo.

La adhesión y la amistad tiene su momento de prueba en el infortunio: es allí donde se valoriza la lealtad de los hombres y el temple de sus almas.

En los instantes en que la suerte es adversa al señor Montero, es cuando más ahinco muestran sus amigos por estrechar su mano, procedimiento que mucho debe regocijarle y que estamos seguros tampoco olvidará"[12].

La Opinión Nacional decía a su vez: "Ayer ha salido del país el contralmirante Montero. Un desterrado más. Con él se completa la lista de los jefes del Partido (civilista) lanzados al ostracismo.

¿Hasta cuándo?

LIZARDO MONTERO, contralmirante de nuestra Marina de Guerra y caudillo civilista. Fue rival de Mariano Ignacio Prado en las elecciones de 1876. ⇨



¿Hasta cuándo presenciaremos el hecho de que la mitad de la familia peruana tenga que vivir en el extranjero por cuestiones políticas? Esto es muy triste.

Y lo es más, cuando el país exige el concurso de todos sus hombres, unidos en la santa alianza del bien y del patriotismo.

No sabemos si el contralmirante Montero, como a los demás personajes que tienen en el Perú vacíos y enlutados sus hogares, los ha llevado o los lleva la culpa. Señalamos el hecho y nos acongojamos el presenciarlo. Es un hecho desgarrador. ¿Pero sólo es desgarrador? No: es también ilegal.

El contralmirante Montero no se va por una orden judicial, no se va por un mandato de ley: no se va con los requisitos de una sentencia. Se va porque tiene que elegir entre su viaje y una encarcelación peligrosa. Todavía hay en esto un motivo mayor de tristeza.

Parece que en el Perú faltan garantías, sentimientos, hasta consideraciones y humanidad y que los que caen en enojos gubernativos prefieren tomar la puerta antes que entregarse a los azares de una prisión indefinida y quizá hasta aprobiosa. Basta, pues, de crueldades; basta de extorsión; basta de venganzas.

Venga del gobierno la grandeza de la concordia y si ella no es aceptada, peor para los recalcitrantes.

Si los errores recíprocos han creado el divorcio, que las satisfacciones recíprocas establezcan la armonía. Es tiempo ya de que nuestra política deje de ser política de odios, de lágrimas y de sangre"[13].

Diremos, para concluir este punto, que no existe la menor duda sobre las actividades subversivas de Montero. Pocos meses más tarde —el 7 de agosto de 1878— a bordo del vapor *Patagonia* regresó al Callao el contralmirante Lizardo Montero para ocupar su curul como Senador por Piura. Fue recibido por una entusiasta multitud de amigos que lo vitoreaban incesantemente. Por el tren de las 8.30 de la noche se dirigió a Lima donde también fue aclamado[14]. Pero en la capital se respiraba un clima asfixiante, lleno de rumores y urgencias: había estallado una revolución encabezada por elementos militares en Arequipa[15].

B. EL ASESINATO DE MANUEL PARDO

A lo largo de 1878 se intensificó la pugna entre el Presidente de la República, general Mariano Ignacio Prado, y el Congreso, sólido bastión del civilismo. El Jefe del Estado intentó entonces, en maniobra legicida, generar una corriente de opinión pública favorable a un plebiscito que le permitiera disolver ambas Cámaras. Fracasaría rotundamente. Algaradas y "espontáneas" manifestaciones contra el Parlamento, orquestadas desde el ministerio de Gobierno, no hicieron perder la calma a los duchos líderes civilistas.

En las elecciones para la renovación por tercios de los legisladores —que tuvieron lugar en el primer semestre del ya mencionado 1878— el civilismo ratificó su control sobre los mecanismos electorales en todo el país y acrecentó su mayoría en ambas Cámaras. Estos comicios tuvieron también una significación muy especial. Dos prominentes figuras del civilismo, desterradas en Chile, el ex-Presidente Manuel Pardo y el contralmirante Lizardo Montero, ganaron sendas curules en el Senado. El primero representando a Junín, el segundo a Piura. El Presidente Mariano Ignacio Prado, mientras tanto, seguía sufriendo los problemas derivados de las frecuentes crisis ministeriales sin lograr —en ningún momento— tener a su lado un Gabinete capaz de ayudarlo a enfrentar el inmenso cúmulo de problemas, de toda índole, que agobiaban al país.

José Carlos Martín, en su libro *Manuel Pardo en Chile*, ha narrado con detalle las razones que movieron al ex-Mandatario para retornar al Perú. "Contra los consejos de toda su familia —dice el citado historiador— tomó Manuel Pardo la resolución de regresar a su patria. Los pedidos de sus amigos y correligionarios lo impelían a volver y tenía que cumplir una cita con la historia. Sin embargo por diversos motivos pospuso el viaje hasta en dos oportunidades. Debió embarcarse el 23 de julio de 1878, ya que proclamado Senador por el Departamento de Junín era forzoso se incorporara a su Cámara. Vicuña Mackenna, testigo de las actividades de Pardo, cuenta los últimos días de éste en Chile: "Recordamos perfectamente que el señor Pardo vino a vernos en la víspera de su partida. Discutimos con ese motivo aquí debajo de los árboles, todas las probabilidades favorables o adversas de su regreso, y concluimos en que no le quedaba otro arbitrio, sino la inmediata vuelta a la patria, y que ésta habría de ser a la llana luz del día y a pecho descubierto, como cumple a todo hombre y especialmente

a todo caudillo. Todos me llaman al Perú, excepto una sola persona, nos decía en esta ocasión y ésta es la que yo debiera obedecer, porque es la voz del corazón y de mi bien. Mi partido me solicita por un impaciente egoísmo. Pero mi esposa me dice quédate; mi alma te lo suplica. Y la infeliz señora acompañaba a su ruego proclamas impresas que circulaban en Lima, y que le habían sido arrojadas en su propia ventana. Me dejó el señor Pardo, para mi archivo, una de esas proclamas que tiene la fecha del 7 de julio, en la cual después de tratarlo de enemigo mortal del pueblo, se formulaba esta clara y terrible sentencia de asesinato. "Ahora estamos resueltos a escarmentarlo para siempre haciendo práctica la sentencia de las justicias populares en el mismo Pardo y en los suyos que la sancionaron cuando los infelices Gutiérrez". Por simple precaución insinué yo al señor Pardo la idea de embarcarse públicamente para Copiapó, de allí cambiar de vapor, porque así, evitando un aviso anticipado, podría desembarcar en el Callao, sin verse rodeado de turbas amenazantes. Pero él rehusó perentoriamente. "Querido amigo, nos dijo, los que tenemos a cuestas la fatalidad de llevar el nombre de jefes de partido en las Repúblicas de América, no podemos hacer otra cosa sino levantar la bandera y pasar los primeros el puente con ella. No hay alternativa, es como el 'to be or not to be' de Shakespeare. Por otra parte, yo no le temo a la muerte sino a la manera de morir. ¿Porque desaparecer de la escena de la vida ahogado por una membrana, con el pescuezo roto por un resbalón del caballo, en un tren desrrielado cubierto de aceite y de carbón, es algo que ciertamente no me gustaría. Pero morir en su puesto, cumpliendo dignamente su deber, sirviendo a su país, eso ya es otra cosa, y eso no me espanta. Y luego con su espiritual versatilidad de lenguaje que hacía su conversación tan amena a todos los que le escuchaban añadió: ¡Y que diablo! ¿No escribiría usted mi biografía si me matan? Pues entonces démonos prisa, no sea que usted se muera antes que yo, como más viejo, y me deje usted mirando. Era eso el 22 de julio, y ya casi no volvimos a vernos"[16].

Manuel Pardo tenía clara conciencia del riesgo personal que corría al volver a Lima. Las pasiones se habían exacerbado hasta límites realmente increíbles. Finalmente el 2 de setiembre de 1878 llegó al Callao. Una entusiasta multitud le recibió en triunfo. Los temidos desórdenes felizmente no tuvieron lugar. Un edecán del Presidente Prado, y los dos Vice-Presidentes de la República, el general Luis La Puerta y don José

Francisco Canevaro fueron a saludar al ilustre viajero quien había sido elegido Presidente del Senado. Cumpliendo con las normas del protocolo, Manuel Pardo fue a Palacio de Gobierno a entrevistarse con Prado y agradecerle los saludos enviados con el edecán. Jorge Basadre en su *Historia de la República* recoge un relato familiar consignado por Pedro Dávalos y Lissón, una suerte de Memorias, que publicó bajo el nombre de *Porqué hice fortuna*[17]. Allí menciona que su tío Carlos Lissón escuchó de labios de Manuel Pardo estas palabras: "Se nos viene la guerra con Chile —me dijo—. O la evitamos o nos preparamos para ella. Siendo tan grave la situación, consideré necesario comunicarme inmediatamente con Prado. Salí de a bordo y sin abrazar primero a los miembros de mi familia —continuaba Pardo— me fui a Palacio. El hombre, que ha vivido en Chile y que lo conoce, me oyó espantado. Le acompañaban en esta entrevista tres de sus amigos íntimos. Todos ellos me miraban con recelo, como si yo estuviera inventando mentiras. No así Prado, que tiene buen corazón que es sincero, franco, y que me sigue estimando porque sabe que todo aquello del 77 se hizo sin mi anuencia. Hoy hace ocho días que llegué —concluía Manuel Pardo—. Muy visitado al principio, ahora usted lo ve; nadie viene a verme, y es que nadie cree el peligro internacional"[18].

La fuente que acabamos de citar no es confiable. Se trata de una versión de segunda mano, recogida muchos años después e inserta dentro de unos "recuerdos" donde el rigor histórico no se toma en cuenta. Lo evidente y que se puede probar documentalmente es que Prado y Pardo trataron de encontrar una fórmula que pusiera fin al estéril enfrentamiento entre el Ejecutivo y el Legislativo. Como jefe del Partido Civil que tenía abrumadora mayoría en ambas Cámaras, como ya se dijo, además de ser Presidente del Senado, Pardo, cuyas dotes de gran político nadie discutía, era la única persona capaz de lograr un avenimiento honroso que trajera un poco de calma política al país. Al respecto hay dos cartas que reproduce José Carlos Martín en su libro sobre Pardo cuyos textos son muy significativos. La primera de las mismas está suscrita por Manuel Pardo y tiene como destinatario a su amigo chileno el escritor, historiador y periodista Benjamín Vicuña Mackenna. En ella Pardo le habla con gran confianza y detalle sobre temas de la política interna del Perú. Cabe preguntarnos, si

hubiera estado obsesionado por el peligro internacional, por la inminente guerra con Chile, ¿no habría tocado Pardo este asunto con Vicuña —personaje de gran influencia en su país— tratando de evitar el enfrentamiento? Sin embargo, absolutamente nada se menciona sobre el particular. La otra carta es del Presidente Prado al prefecto de Tacna, Carlos Zapata. En ella Prado le refiere su conversación con Pardo destinada a lograr la concordia entre el Gobierno y el Congreso. Nada tampoco se dice del peligro internacional. Por su gran interés histórico creemos oportuno ofrecer a nuestros lectores el tenor de ambas misivas. La de Pardo a Vicuña Mackenna es el siguiente:

"Lima, setiembre 11 de 1878. Señor don Benjamín Vicuña Mackenna. Mi querido amigo: Ofrecí a usted escribirle teniéndolo al corriente de la marcha política de mi país, ya que al interés que siempre le ha inspirado éste, se agrega hoy el de la benévola amistad con que no hace usted más que corresponder una parte de los sentimientos que su carácter me ha inspirado. Felizmente, la tarea es por hoy, grata para mí, pues las noticias que puedo darle lo son; quiera Dios que lo fueran siempre. Sus generosas ilusiones se han realizado. Por una reunión de circunstancias excepcionales la oportunidad de mi llegada ha hecho en Lima un elemento de tranquilidad, en vez de haber sido como todos lo suponían un motivo de desastrosas soluciones. La política de nuestro país se resiente, en su favor y en su contra, de la naturaleza y carácter de los habitantes; gente impresionable y nerviosa que se deja arrastrar fácilmente por el sentimiento. Por lo mismo que la confusión política en que ésta se encontraba, había excitado las pasiones a un grado altísimo, por lo mismo que hasta la víspera de mi llegada se repartían en las plazas y en los teatros millares de proclamas, invitando al pueblo a hacerme desaparecer, y que mis amigos por su parte tuvieron que armarse y apertrecharse para ir a recibirme, pues se creía necesario sostener una lucha sangrienta a mi desembarco, mi presencia inerme en medio de estos locos, viniendo a cumplir fríamente un deber y mis palabras de paz dirigidas a los nuestros, han precipitado la crisis, como un reactivo a una composición química; tan rápido fue el cambio. La inminencia de los peligros hizo a todos prudentes; al Gobierno, y los contrarios y a los nuestros. El contacto de cabezas hirvientes con un hombre enfriado durante 14 meses por las espléndidas nieves del marco de

Santiago, a los cuales sólo puede resistir el alma de usted más que peruana, ha enfriado a todos. Al conocer Prado mis teorías que no tardaron en llegar a sus oídos, me hizo saludar el día mismo de mi llegada; fui inmediatamente a pagarle la visita, y en ese Palacio, que ha presenciado tantas cosas indignas y tan nobles y desconocidas luchas, tuvo lugar una escena grande, varonil y noble, que ojalá dé resultados tan buenos como los sentimientos que la han inspirado. Desde luego, el primer fruto está cosechado en la completa metamorfosis de la situación política que ella ha operado y en la calma que ha devuelto a los espíritus, y con ellos a la sociedad. Usted conoce mis ideas y mis sentimientos y no dude que haré cuanto pueda porque no cese para el país los frutos favorables de estos hechos y creo que Prado está animado de mis mismos deseos, y tan lo creo, que para decirle a usted verdad, temo sólo que el mayor trabajo que él y yo vamos a tener para realizarlo, será el de inspirar cada uno a los suyos el espíritu elevado de que participamos ambos. ¿Lo conseguiremos? Yo, por mi parte he empezado por amenazar a los míos con volverme a Chile sino cierran la boca; pero a cada ladrido de los contrarios, tiran todos a un tiempo de la cadena... supongo que lo mismo le sucederá a Prado. Para que vea usted que mis teorías en Lima no han variado de lo que eran en Santiago y en el Camino de Cintura envió a usted mi discurso de instalación en el Senado y que ha producido un efecto sedativo muy conveniente... su amigo. *MANUEL PARDO*"[19].

La carta de Prado a Zapata decía: "Estimado amigo: Ya en una de mis anteriores manifesté a usted que a la llegada de don Manuel Pardo, Presidente electo del Congreso a Lima, cumplí en el acto con el deber de hacerlo saludar oficialmente. Que él a su vez, tuvo la atención de venir poco después personalmente a visitarme, y que, en nuestra corta pero cordial entrevista mediaron explicaciones francas y satisfactorias que expresaban de mi parte y la suya la leal y patriótica intención y el sincero deseo de consolidar firmemente, entre el Congreso y el Gobierno, el espíritu de unidad, de conciliación y de concordia tan necesarios a la tranquilidad y bienestar de la República; ofreciéndome él consagrar a este fin todo su esfuerzo e influencia. Nuestras mutuas relaciones quedaron de este modo cordialmente restablecidas y ligadas a un objeto patriótico laudable, y así continuaron y continúan hasta hoy. Prometía-

me por tanto que los hechos confirmarían la realidad y buena fe de los ofrecimientos desde que por parte mía no ha dejado de observar, en el límite legal de mis atribuciones, la más perfecta consecuencia con mis actos y deberes administrativos y mis aspiraciones por la paz interior y la armonía entre los dos Poderes. Pero desgraciadamente estoy viendo con harto sentimiento, que desde la llegada de don Manuel Pardo a Lima, lejos de establecerse esa armonía, la actitud de las Cámaras y de la prensa civilista se hace cada día más hostil e intemperante, llegando a tal extremo sus pretensiones e inmoderadas exigencias, que sin gran esfuerzo se descubre en ellas el plan deliberado de invadir, con determinado objeto, la esfera legal de mis poderes constitucionales, creando de este modo al Gobierno una situación por demás difícil y azarosa, y que de prolongarse mucho tiempo, traería como resultado inevitable un gravísimo conflicto cuya extensión y fatales consecuencias no sería muy fácil calcular, si como es de temer ardiese Troya. Nadie más vivamente interesado que yo en sostener con la inviolabilidad de nuestras instituciones, los fueros de la Representación Nacional, y ningún esfuerzo excusaré por defenderlos. Pero sí, atropellándose todo principio de equidad, de conveniencia y de justicia, se pretendiese conculcar arbitrariamente mis derechos, imponiéndome una especie de dictadura parlamentaria que no estoy dispuesto a tolerar, sabré también defenderme y hacer respetar mi autoridad y con ellas las prescripciones legales de nuestro régimen fundamental"[20].

Las cartas que acabamos de leer nos llevan a una penosa conclusión: a pocos meses del inicio de la guerra con Chile las pugnas políticas en el Perú tenían visos de irreconciliables; ni siquiera la presencia de Pardo lograba contener la beligerancia de un sector de sus correligionarios, sin olvidar tampoco que Piérola y sus seguidores eran siempre un peligro grande y latente para el régimen de Prado. Estando así las cosas Manuel Pardo se incorporó al Senado y asumió su presidencia el 7 de setiembre de 1878. Un destacado marino civilista, el capitán de navío Camilo Carrillo era, a su vez, Presidente de la Cámara de Diputados. Precisamente éste, en su condición de Presidente del Congreso promulgó, el 29 de octubre, una ley que sancionaba severamente a quienes intentaban desconocer los fueros del Poder Legislativo. Pese a que había sido enviada al Ejecutivo a mediados de setiembre, el Presidente no había

puesto el cúmplase correspondiente a la ley y por ello la promulgaba el Congreso. Como vemos, la pugna entre ambos Poderes del Estado no perdía beligerancia. El texto de la ley decía:

"Por cuanto el Congreso ha dado la ley siguiente:

El Congreso de la República peruana

Considerando:

1º Que las actas firmadas por unos pocos ciudadanos en algunos lugares de la República, desconociendo la autoridad legal del Congreso, son un atentado contra el orden público y contra la Constitución Política del Estado e importan el delito de rebelión consignado en el inciso 5º del artículo 127 del Código Penal:

2º Que es deber del Cuerpo Legislativo prevenir severamente ese crimen y dictar las medidas conducentes a la conservación de las instituciones:

3º Que los ciudadanos que en cumplimiento de sus deberes, defienden el sistema constitucional, se hacen acreedores a los premios y recompensas que la justicia dispensa, y la gratitud nacional acuerda a sus buenos servidores;

Ha dado la ley siguiente:

Art. 1º. Son reos de delito de rebelión y quedan por consiguiente sujetos a las penas establecidas en el artículo 132 del Código Penal, todos los individuos que inicien, secunden o protejan, sea por vías de hecho o por medio de actas, el desconocimiento o la resistencia al orden constitucional establecido en la República, y representado por la autoridad legal del Congreso, el Ejecutivo y el Poder Judicial de la nación.

Art. 2º. El Poder Ejecutivo procederá a la inmediata destitución y sometimiento a juicio de los funcionarios políticos que autoricen o consientan las manifestaciones públicas que tiendan a la perpetración de este delito.

Art. 3º. Los generales, jefes y oficiales, estén o no en servicio, que incurran en alguno de los casos del artículo 1º de esta ley, serán además borrados del Escalafón General del Ejército y de la Armada: así como privados de todos sus derechos y goces los empleados políticos, judiciales y de hacienda que se hagan reos del mismo crimen; y

Art. 4º. El Congreso y a su vez el gobierno, acordarán las recompensas a que se hagan acreedores los generales, jefes y oficiales del Ejército, de la Armada y Guardia Nacional y los demás ciudadanos que se distingan en la defensa del régimen constitucional.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para que disponga lo necesario a su cumplimiento. Dado en la Sala de Sesiones del Congreso Lima a catorce de setiembre de mil ochocientos setentiocho. *JOSE DE LA RIVA-AGUERO*, Vice-Presidente del Senado. *CAMILO N. CARRILLO*, Presidente de la Cámara de Diputados. *FEDERICO LUNA*, Secretario del Senado. *MANUEL MARIA DEL VALLE*, Secretario de la Cámara de Diputados. Al Excelentísimo señor Presidente de la República.

Por tanto: y no habiendo sido promulgada oportunamente por el Poder Ejecutivo, en observancia de lo dispuesto en el artículo 71 de la Constitución, mando se imprima, publique y circule y se comunique al Ministerio de Gobierno, para que disponga lo necesario a su cumplimiento. Casa del Congreso, en Lima, a veintinueve de octubre de mil ochocientos setentiocho. *CAMILO N. CARRILLO*, Presidente del Congreso. *AUGUSTO ALTHAUS*, Secretario del Congreso. *MANUEL MARIA DEL VALLE*, Secretario de Congreso"[21].

El 13 de setiembre de 1878, a los pocos días de haber retornado Manuel Pardo al Perú, su gran amigo el capitán de navío Miguel Grau le ofreció una comida en su casa, a la cual asistieron 24 personas. Entre los asistentes estaban el general Luis La Puerta, el capitán de navío Camilo Carrillo, el capitán de navío Aurelio García y García, el contralmirante Lizardo Montero y las figuras más prominentes del civilismo[21a].

Manuel Pardo, el 14 de noviembre de 1878, empezó a pronunciar en el Senado un discurso en apoyo del proyecto de ley sobre el impuesto mediante el cual debía gravarse cada 100 kilogramos de peso en toda mercadería. Al día siguiente, 15, un diario limeño comentando la intervención del ex-Jefe del Estado señalaba lo siguiente: "El señor Pardo tiene la palabra. Tal noticia llevó hoy a la Cámara de Senadores una numerosísima concurrencia. La barra se llenó de gente. A más de algunos señores miembros del Congreso de Jurisconsultos Americanos, notamos muchos distinguidos miembros del foro peruano y gran número de jóvenes alumnos de la Universidad. Notamos igualmente algunos señores periodistas. Digan lo que



Asesinato de MANUEL PARDO en la puerta del Senado. Su desaparición sumiría al país en una crisis política todavía más profunda casi en el umbral de la guerra con Chile.

quieran los enemigos personales de don Manuel Pardo, en materia de finanzas creemos que es uno de los que con más claridad y mejor criterio tratan tan delicados asuntos.

Su palabra no brota en la tribuna con facilidad; pero en cambio hay en ella como una exactitud matemática: es reposada y revela ser la expresión de raciocinios formados con toda meditación y basados en el profundo conocimiento de la materia de que se ocupa.

Frío, conciso, severo, exacto, tal es don Manuel Pardo en la tribuna. Hay claridad en sus raciocinios y lógica en sus argumentos: llamó la atención general. Parecía poco versado en el uso de la palabra a juzgar por sus interrupciones frecuentes y la mucha repetición de la misma frase.

Improvisa con alguna dificultad, es cierto que atendiendo con especial cuidado al fondo se preocupa poco de la forma y el deseo de no apartarse ni una línea de la recta que su talento va trazándole le hace esforzarse algún tanto para evitar todo rodeo.

Grave y sencillo, y amigo de irse al grano tal estuvo don Manuel Pardo. Después de un ligero preámbulo, al dar principio al discurso, acerca del impuesto, entró de lleno en la cuestión ocupándose del papel moneda; mal necesario que era preciso poner término"[22].

El 16 de noviembre, el día fatídico, Pardo llegó a la imprenta de *El Comercio* pocos minutos después de las 12 del día. De inmediato se dedicó a corregir minuciosamente las pruebas de su discurso. En esta labor estuvo hasta que faltaban 7 minutos para las 2 de la tarde. Pidió entonces apresuradamente le buscaran un coche de alquiler pues quería llegar a su Cámara a la hora de reglamento. Veamos cómo reseñó *El Comercio* la tragedia: "A las 2 de la tarde de hoy se detenía en la puerta del Senado un coche de plaza. En ese coche llegaban los señores don Manuel Pardo, doctor don Manuel María Rivas y doctor don Adán Melgar. Los señores Pardo y Rivas bajaron del coche los primeros; el señor Melgar el último.

La guardia, que era del batallón 'Pichincha', estaba formada en ala, en el lado izquierdo del pórtico del Senado, el capitán a la cabeza, es decir, en el umbral de la puerta, y el sargento a la cola, es decir, a dos o tres pasos de la entrada del pasadizo que conduce al patio interior. Al bajar el señor Pardo del coche, la guardia presentó las armas, y el corneta tocó marcha regular.

El señor Pardo entró lado a lado con el señor Rivas. Al pasar delante del comandante de la guardia, le hizo con la mano una seña para que cesaran los honores: cayó la corneta y los soldados bajaron las armas.

Don Manuel Pardo daba ya el primer paso en el pasadizo que conduce al patio interior, cuando el sargento de guardia, Melchor Montoya, formado a la cola de ésta, se volvió y disparó su arma sobre el señor Pardo.

La bala, después de rozar el dorso de la mano izquierda del señor Rivas, entró por sobre el pulmón izquierdo del señor Pardo y salió por bajo la clavícula del mismo lado, tocando ligeramente el pulmón.

Don Manuel Pardo se llevó las manos al pecho, miró al señor Rivas como queriéndole decir algo; exhaló un ¡ay! y recostado sobre este caballero, recorrió dando traspiés, el pasadizo.

Al llegar al segundo patio las piernas le flaqueaban ya; sin embargo, sostenido por el doctor Rivas dio todavía 4 ó 5 pasos más y cayó, entre las dos puertas que para ese patio tiene el salón de sesiones.

Entre tanto que esto pasaba, el señor doctor Melgar que, como hemos dicho, bajó del coche después que los señores Pardo y Rivas, veía al sargento Montoya disparar contra el señor Pardo, y se abalanzaba sobre él. Lo cogió por el cuello y luchó con él para impedir que fugase. La guardia toda permanecía impasible.

El sargento, después de un momento de lucha, logró desasirse de las manos del señor Melgar, y se lanzó a todo correr a la Plazuela de la Inquisición. La guardia lo dejó salir; pero el sargento primero Juan J. Velloda, de la guardia del Cuerpo de Gendarmes, que está acuartelado en el local contiguo al Senado, corrió tras él y lo apresó. El asesino fue colocado, con dos centinelas de vista, en un pequeño cuarto del segundo patio del Senado.

Pasados los primeros instantes del natural aturdimiento, corrióse en busca de médico. Llegaron consecutivamente los doctores Vélez, Macedo (Mariano), Sánchez Concha, León, Bambarén, Castillo, Villar, Rosas, Moreno y Maíz, y Sosa.

Los doctores Olaechea y López Torres, médicos de policía, llegaron pocos momentos antes de que el señor Pardo expirase.

Desde el primer instante los médicos declararon que la herida era mortal. La hemorragia que sobrevino y que no fue

posible contener, no permitía abrigar esperanzas de salvación. Se hizo, sin embargo, cuanto la ciencia podía hacer. Para evitar el progreso de la hemorragia no se movió al señor Pardo del sitio en que había caído. Allí sobre las baldosas del pavimento, se le asistió. Sólo se le levantó la cabeza para colocarla sobre un cojín. Cuando comenzaba la agonía, perdida ya toda esperanza de prolongar unos instantes más aquella preciosa existencia, sacó el coronel don Manuel Velarde un pequeño colchón del cuarto de uno de los porteros y con gran cuidado se levantó el cuerpo del señor Pardo y se colocó debajo el colchón.

Las primeras palabras que don Manuel Pardo pudo pronunciar con voz entrecortada, después de herido, fueron éstas:

Debo mucho... Un confesor... Mi familia.

Preguntó algún tiempo después quién lo había asesinado, y al saber que era un sargento del "Pichincha", lo perdono, dijo. Mientras se le curaba pronunció con intervalos algunas palabras. Recordamos haberle oído éstas:

Perdón... infame... perdón.

Cuando se le daba el cogñac y unas cucharadas recetadas por el doctor Macedo, ¡Ah! me ahogo, decía.

Cuando comprendió que su familia había llegado, por las voces que se daban para impedir que se acercara a él, dijo: siéntenme, siéntenme.

Segundos antes de entrar en la agonía pronunció estas palabras:

Mi familia... recomiendo al Congreso...

Sus últimas palabras fueron:

Perdono a todos... perdono a todos... hasta a mi asesino.

Y exhaló el último aliento.

Eran las 3 en punto de la tarde"[23].

C. LOS MARINOS CIVILISTAS

La soledad política del Presidente de la República, general Mariano Ignacio Prado, era realmente desconsoladora. Manuel Pardo, el jefe del civilismo con el que había pactado un acuerdo, o al menos una tregua, estaba muerto. Claro que contaba con una minúscula facción de seguidores, con algunos representantes en las Cámaras: el Partido Nacional, cuya significación real era muy pobre. Tuvo entonces el Jefe del Estado el acierto de convocar a Palacio de Gobierno a los más



MANUEL PARDO Y LAVALLE
Jefe del civilismo.
No confió en Lizardo Montero para
candidato de su partido en 1876. Prefirio apoyar a
Mariano Ignacio Prado. Su decisión fue
un evidente error.

importantes senadores y diputados civilistas con el propósito de lograr un "modus vivendi" que impidiera el desquiciamiento total del país. El 24 de noviembre de 1878, desde la una de la tarde estuvieron en la Casa de Pizarro los siguientes parlamentarios. Senadores: José de la Riva-Agüero, Francisco Rosas, Lizardo Montero, Aurelio García y García, José Antonio García y García, Manuel María Rivas, Francisco García Calderón, Emilio Forero, Juan Corrales Melgar, Miguel San Román, Augusto Althaus, Manuel Velarde, Manuel Alvarez Calderón, Francisco de Paula Muñoz, Juan I. Elguera y Luis Mesones.

Diputados: Camilo N. Carrillo, Manuel María del Valle, Nicanor León, Luis Carranza, Germán Tejeda, Manuel María Gálvez, Miguel Grau, Félix Manzanares, Pedro José Saavedra, Mariano L. Cornejo, Martín Alvarez, Eleuterio Macedo, Ignacio García, Carlos Elías, Tadeo Terry, José M. Jiménez, Manuel Moreno y Maíz, Carlos A. Cárdenas y Bernardino Salazar.

El Presidente de la República expresó a los concurrentes "en sentidas frases", el objeto por el cual habían sido convocados, cual era el de unir en beneficio del país a todos los buenos elementos. Recordó los méritos de Manuel Pardo, los servicios que había prestado a la República y las esperanzas que en él se fundaban para el porvenir; deplorando, al mismo tiempo, su trágica y sentida muerte. Manifestó Prado la situación del país, "profundamente trabajado por los malos elementos" y la necesidad de unirse para combatirlos eficazmente, "fortaleciendo la acción de los poderes políticos". Insistió el Presidente sobre la necesidad de procurar que el Congreso y el Gobierno marcharan unidos, olvidando antiguas disidencias y trabajando por el engrandecimiento y los futuros destinos del país. Aseguró que si su Gobierno había cometido errores, estaba pronto a repararlos y que suponía que todos los allí presentes abrigasen el mismo propósito: "porque era necesario convenir que todos, cual más, cual menos, eran responsables de la disidencia en que se hallaban los buenos elementos". Propuso, en fin, la unión de los partidos que llevaban las denominaciones de "civil" y "nacional"[24].

Prado, en todo momento, procuró contar con el apoyo del contralmirante Lizardo Montero, del capitán de navío Aurelio García y García, de Manuel María del Valle y de Carlos Elías,

diputado y amigo fraterno del también diputado capitán de navío Miguel Grau.

La proposición del Presidente fue bien recibida. Era evidente que hablaba con sinceridad, casi con desesperación. Prado pedía que el Partido Civil y el Nacional se unieran bajo la denominación de "Partido Liberal". Pidió también que se le autorizara para nombrar una comisión de cinco parlamentarios "que sirvieran de órgano intermediario entre el Gobierno y las Cámaras, a fin de mantener inalterables la más perfecta armonía e inteligencia entre los dos poderes políticos"[25].

El capitán de navío Camilo Carrillo, Presidente de la Cámara de Diputados y el contralmirante-senador Lizardo Montero, opinaron en el sentido que dicha comisión debía ser nombrada por las Cámaras, pero la gran mayoría de los parlamentarios presentes —por convicción o tal vez por cortesía— decidieron que el nombramiento lo hiciera el Jefe del Estado.

En la noche de ese mismo 24 de noviembre se reunió el grupo parlamentario civilista para considerar las propuestas de Mariano Ignacio Prado y estuvieron de acuerdo en que era necesario contribuir a "la armonía de las fuerzas honradas, de los hombres capaces de deponer sus odios, sus rencores, sus ambiciones en aras del bien público"[26]. Lo único que se rechazó fue el proyecto de cambiar el nombre al partido. Se adujo que ese nombre había sido inmortalizado con el sacrificio de la vida de Manuel Pardo; que era un símbolo, una verdadera herencia espiritual que les había legado el ilustre líder asesinado.

De inmediato se comunicó el acuerdo al Presidente Prado y se puso manos a la obra. El 4 de diciembre de 1878 comenzó a despacharse desde Lima una circular del Comité Directivo del Partido Civil destinada a todos sus correligionarios de provincias. El documento, importantísimo, ya que al parecer lograba poner fin al enfrentamiento entre dos Poderes del Estado, decía a la letra:

"Señor don...

Muy señor nuestro:

Cumple a nuestro deber participar a usted que a consecuencia del alevoso asesinato perpetrado en la persona del

eminente ciudadano don Manuel Pardo, Jefe del Partido Civil, los miembros del Congreso que pertenecen a este partido han creado una junta destinada a dirigir sus trabajos y a organizar sus poderosos elementos en toda la República, para hacer fácil y segura la realización de sus elevados designios en favor del progreso del país.

Los que suscriben han merecido la honra de ser nombrados para componer la mencionada junta y están decididos a corresponder a la confianza que se ha depositado en ellos.

Acaba de realizarse un hecho de la mayor importancia que conviene que sea bien conocido y apreciado por todos nuestros amigos. Los representantes civilistas, que forman casi la totalidad del Congreso, han celebrado un pacto con el Gobierno y con los representantes nacionalistas, con el objeto de unir sus esfuerzos para conjurar los peligros que amenazan actualmente a la sociedad y a las instituciones y para emplear los medios conducentes a proporcionar a la República la tranquilidad y la fuerza necesaria que aseguren su próspera marcha. Al prestarnos a este pacto hemos obedecido a los sentimientos más generosos, hemos entrado en él sin ninguna mira egoísta, persuadidos de que cumplimos un deber sagrado y de que habríamos incurrido en grandísima responsabilidad a los ojos de nuestros ciudadanos, si hubiéramos puesto obstáculos a su realización. Tenemos la esperanza de que nuestros amigos aplaudirán la conducta observada por sus representantes y que ella contribuirá al enaltecimiento del Partido Civil, mostrando que está siempre alerta a la voz del patriotismo.

Aprovechamos de esta oportunidad para ofrecernos de ustedes atentos y seguros servidores. *CAMILO N. CARRILLO, AURELIO GARCIA Y GARCIA, LIZARDO MONTERO, JOSE DE LA RIVA-AGUERO, FRANCISCO ROSAS*"[27].

Como habrá visto el lector, de los cinco miembros de la junta que había logrado salvaguardar la estabilidad institucional del país, a pedido de Prado, tres eran oficiales de Marina: el capitán de navío Camilo N. Carrillo, el capitán de navío Aurelio García y García y el contralmirante Lizardo Montero. Así, pues no sólo en sus tareas eminentemente profesionales en la mar, sino también desde los escaños del Parlamento, los oficiales de Marina ponían al servicio del Perú su talento, generosidad y acrisolado patriotismo en una hora en que todo parecía confabulado para hacer zozobrar la nave del Estado.

D. GRAU, PARDO Y VICUÑA MACKENNA

El 6 de diciembre de 1878 el capitán de navío Miguel Grau fechaba en Lima una carta cuyo destinatario era el político, historiador y periodista chileno Benjamín Vicuña Mackenna (1831-1886). Escrita en los términos más cordiales, agradecía el envío del folleto *Don Manuel Pardo ex-Presidente del Perú. Breves apuntes y revelaciones sobre su vida. 1878*, que acababa de publicar Vicuña Mackenna en el país del sur, como inmediato y fervoroso homenaje de amistad al estadista peruano asesinado el 16 de noviembre de ese año.

"Más que para acusarle recibo de tan valioso presente —decía Grau— escribo a usted para rendirle como americano y especialmente como peruano, el tributo de mi reconocimiento por la manera como ha honrado usted la memoria de la figura de más alta talla de la época contemporánea de mi patria".

Pero la misiva tenía también otro cometido no menos importante: rectificar un error histórico, tarea ésta que Grau supo abordar con tacto y delicadeza. Vicuña Mackenna, temperamento improvisador, rápido, inquieto, vehemente, intuitivo y emocional —como lo define Guillermo Feliú Cruz— había escrito en dicho folleto que en agosto de 1866 los marinos peruanos —entre los que mencionaba a Grau— se habían sublevado para impedir que el contralmirante norteamericano John R. Tucker, nombrado por nuestro Gobierno, tomara el mando de la Escuadra. Añadía el historiador chileno que la presencia en Valparaíso del entonces secretario de Hacienda y Comercio, Manuel Pardo, investido de amplias facultades para solucionar el conflicto entre los marinos peruanos y el impuesto jefe extranjero, bastó para que gracias a su "energía irresistible", la Escuadra nacional entrara "sumisa en el sendero del deber y la obediencia".

Conviene recordar que luego de la jornada victoriosa del 2 de mayo de 1866, la Escuadra peruana —aliada de la chilena— se encontraba en Valparaíso a la espera de iniciar una gran ofensiva —que a la postre se frustró— contra importantes posesiones insulares españoles: Cuba, Puerto Rico y Filipinas. Fue entonces cuando el Gobierno de Mariano Ignacio Prado cometió el error y la injusticia de preterir a los marinos peruanos e intentó darles un jefe extranjero; el norteamericano Tucker.

Miguel Grau, celoso de su buen nombre "en gracia del honor de mi carrera, tan susceptible, hasta la sospecha", se



CARLOS M. ELIAS
Ferviente civilista, amigo entrañable y
compadre de Miguel Grau.

sintió obligado a puntualizar a Vicuña Mackenna que la Marina peruana nunca se sublevó, como el publicista sureño suponía, "porque los que estábamos a cargo de esos buques —decía el futuro héroe— en ningún caso hubiéramos ofrecido un espectáculo que con justicia califica usted como de fatal indisciplina y lo habríamos evitado con razón tanto mayor, desde que nos hallábamos estacionados en las aguas territoriales de una nación amiga y empeñados en una acción nacional de reivindicación y de honor, que nos imponía más severas y más augustas obligaciones".

Abundando en argumentos añadía Grau que no pudo haber sublevación pues apenas llegó a Valparaíso Manuel Pardo "todos los comandos fuimos a recibirlo y saludarlo; nos pusimos en el acto a sus órdenes y en la más cortés y familiar entrevista, resignamos ante él el mando de nuestros respectivos buques, y regresamos a entregarlos y hacer reconocer por las tripulaciones, a los llamados a sucedernos".

Más adelante, reiterando su admiración y afecto por el amigo trágicamente desaparecido, acota Grau: "Nada hay más exacto que asegurar que el señor Pardo desempeñó aquella misión —en 1866— con toda la circunspección y tino político que han caracterizado todos los actos de su vida pública, y nada más cierto también, que los marinos a que usted se refiere (Aurelio García y García, Lizardo Montero y el propio Grau), que antes éramos amigos del señor Pardo, tuvimos después ocasión de ser sus más decididos y entusiastas correligionarios y que hemos hecho siempre justicia a sus virtudes cívicas, a la entereza de su carácter, a la elevación de su talento y a todas las prendas personales que adornaban a ese hombre singular. Permítame usted que concluya, señor Mackenna —dice el valeroso marino casi al final de la epístola—, porque no podemos escribir con tranquilidad, ni recordar fríamente las grandes virtudes de Pardo los que al perderlo, como ciudadanos de este país, hemos perdido con él la mejor esperanza del porvenir de nuestra patria querida".

Estas hermosas, entristecidas, desalentadas palabras de Grau, uno de los mejores y más sentidos homenajes al ex-Presidente asesinado, no necesitan comentario. Son de una sinceridad y elocuencia conmovedoras, propias de un espíritu superior, del hombre que se daba cuenta, con singular lucidez, que el magnicidio era un paso más del país hacia el desastre.

Vicuña Mackenna —hasta donde hemos podido averiguar— no respondió a esta carta que, por cierto, no tenía carácter polémico. El historiador chileno, amigo personal de las más importantes figuras del Perú de entonces, quien se preciaba de haber contribuído a la reconciliación de Manuel Pardo con Mariano Ignacio Prado, quien había escrito muchos libros y folletos sobre temas peruanos, convertiríase —apenas cuatro meses más tarde— en violento detractor de nuestro Gobierno y de nuestro pueblo; en el gran cronista chileno de la guerra del Pacífico, en el cantor de los fastos del ejército de la estrella solitaria, en el tribuno que con sus artículos y discursos enardeció el espíritu bélico de sus conciudadanos.

Mas su exaltado patriotismo, la pasión que le devoró, no hicieron que variara el concepto que tenía sobre Grau. Cuando nuestro héroe sucumbió gloriosamente en Angamos, Vicuña Mackenna, enjuiciando su actuación con veracidad e hidalguía que le honran, dijo: "La pérdida de mayor dolor y trascendencia que en aquel torneo de guerra tuvo el Perú y lamentó sinceramente y con justicia Chile, fue la del noble capitán (Grau) que había sido el más esforzado adversario de nuestras armas, pero que no había consentido jamás en mancharse con un acto de cobardía menos aún con una sombra de inhumanidad"[28].

E. TENSIONES INTERNACIONALES

Debemos repetir, una vez más, que no atañe a la índole especializada de este libro profundizar en otros aspectos que no sean estrictamente marítimos y navales. Conviene, sin embargo, recordar que entre 1876 y 1879, hasta el momento en que Chile nos declara la guerra, se dieron graves tensiones internacionales entre Argentina y Chile y entre este último país y Bolivia.

El Gobierno del Perú recibía informes de su legación en Buenos Aires acerca del curso que tomaban las recíprocas reclamaciones que se hacían las cancillerías del Plata y de la Moneda, reiterando, a cada momento, sus votos y el ofrecimiento de sus servicios en favor de un arreglo amistoso. El Perú, lejos de instigar a un país en contra del otro, se valió de su influencia sólo para recomendar medidas de conciliación y, lejos también de instar a la Argentina para que entrara en

una "conjuración contra Chile", desaprovechó una ocasión propicia para asegurar una alianza con la patria de San Martín. Se decidió, pues, "no activar" el pacto con la Argentina con la idea de contribuir mejor al aquietamiento de su litigio con Chile. A la vez, se mantuvo la unión con Bolivia con el plausible —aunque poco realista— propósito de continuar influyendo a favor de un arreglo saludable de sus problemas limítrofes[29].

La vieja pugna de fronteras argentino-chilena alcanzó sus cotas de mayor beligerancia en 1878. La guerra parecía inminente en noviembre de ese año. Ambos países movilizaron sus escuadras. La de Argentina estaba compuesta por tres cañoneras fluviales: la *Constitución, Uruguay* y *República* y un monitor antiguo, el *Andes*. Todos juntos poco o nada hubieran podido hacer ante un blindado como el *Cochrane*. Así, pues, la escuadra argentina debió zarpar de noche "para que el pueblo no se enterara de lo desarmada que estaba y lo pequeña que era en ese instante"[30].

En tan dramática coyuntura el ministro de Relaciones Exteriores de Argentina, Bernardo de Irigoyen, tuvo la entereza de presentarse ante el Congreso y explicar a senadores y diputados la dura, implacable verdad. "Tengo la franqueza de declarar —dijo— que nuestros buques no están preparados, pues no se encuentran en condiciones para entrar inmediatamente en operaciones bélicas que el Gobierno no había previsto"[31]. No quedaba otra alternativa que la negociación diplomática. Fruto de ésta fue el tratado que firmaron Mariano E. de Sarratea (por Argentina) y Alejandro Fierro (por Chile) el 6 de diciembre de 1878[32]. En el pacto se instituía un tribunal arbitral "encargado de resolver sobre los territorios disputados" y, a la vez, se consagraba como *statu quo* la jurisdicción argentina en todo el Atlántico y la chilena sólo en el estrecho[33]. Argentina, poco después, emprendería una campaña colonizadora en la Patagonia para incorporarla firme y definitivamente a su patrimonio nacional. Chile, a su vez, quedaba liberado del problema limítrofe con Argentina. Apenas dos meses más tarde se apoderaría de Antofagasta, territorio boliviano.

Jorge Basadre señala que en 1878 el representante peruano en Buenos Aires, Aníbal Víctor de la Torre, obedeciendo las instrucciones del Canciller Rospigliosi, se negó a entregar elementos navales pedidos por Argentina —ante la inminencia de

su contienda con Chile— y "colaboró en la búsqueda de una solución pacífica del conflicto que ese país tenía con Chile"[34]. Si la decisión hubiera sido diferente, ¿estaba el Perú en condiciones de apoyar con su escuadra a la Argentina? Ya hemos visto en los capítulos precedentes de este libro la situación de nuestro material a flote donde sólo la mejor unidad —el *Huáscar*— casi siempre estuvo operativo, cosa que, ciertamente, no ocurría con los otros buques. Si a esto añadimos la falta de tripulaciones adecuadas, condestables, maquinistas, artilleros, etc., es evidente que el Perú no estaba en condiciones de respaldar a la Argentina, sobre todo si esta ayuda debía ser inmediata. Vemos, pues, que la negativa peruana se justificaba plenamente.

Dos años antes, en 1876, el Perú había puesto toda su influencia al servicio de la buena armonía entre los pueblos sudamericanos. Nuestra Cancillería hizo activa campaña por la aceptación del arbitraje como medio de dirimir todas las controversias que existían o se plantearan en el Continente. Dando ejemplo de una línea de conducta jamás desmentida, el 22 de diciembre de 1876, el ministro de Relaciones Exteriores, José Antonio García y García, firmó con el plenipotenciario de Chile en Lima, Joaquín Godoy, un Tratado de Amistad, Comercio y Navegación. En el artículo XIII se establecía: "Si, lo que Dios no permita, algunas desgraciadas diferencias entre las dos partes contratantes ocasionasen una interrupción en sus relaciones de amistad y, después de haber agotado los medios de llegar a un arreglo amigable y satisfactorio, no lograsen el advenimiento que interesa al bien común, se someterán tales diferencias, de mutuo acuerdo, al arbitraje de una tercera potencia, a fin de evitar un rompimiento definitivo". El Congreso del Perú aprobó este Tratado el 3 de febrero de 1877, pero el de Chile jamás llegó a pronunciarse acerca de él. El Gobierno chileno tenía muy bien hecha su resolución, desde entonces, de extenderse por el lado de Bolivia y del Perú, en caso de no poderlo hacer por el Oriente[35]. Comentando este Tratado dice Basadre: "Es lamentable que la diplomacia peruana no hubiese procurado crear, desde 1873, un andamiaje jurídico para preservar la paz con Chile, ahondando y perfeccionando oportunamente el esbozo de instrumento que pretendió erigir en diciembre de 1876"[36].

No se puede seguir afirmando que la guerra con Chile tomó de sorpresa al Gobierno de Mariano Ignacio Prado. Era evi-

dente que los problemas de este país con Bolivia nos podían envolver en un conflicto bélico en razón del Tratado Secreto de 1873. En la sesión del Consejo de Ministros del 27 de marzo de 1877, el Canciller José Antonio García y García dio lectura a despachos procedentes de nuestras legaciones en Chile y Bolivia, que revelaban la posibilidad de "graves y próximos conflictos entre dichos países y los peligros que ellos envuelven para el Perú por la naturaleza de las relaciones que los ligan a ambos Estados y especialmente a Bolivia"[37]. Tanto Prado como los ministros Araníbar y La Cotera indicaron la necesidad de aumentar los elementos militares y navales, aunque se lamentó que el estado de la Caja dificultara grandemente llevar a cabo esta decisión.

Pocos días más tarde, el 2 de abril, volvió a tratarse este asunto en Consejo de Ministros. Se habló que Chile, inequívocamente, tomaba las acciones pertinentes para anexarse por la fuerza el litoral boliviano. Otra vez se dijo que era impostergable adquirir "buques poderosos y modernos", así como también reparar la fragata *Independencia*, los monitores *Atahualpa* y *Manco Cápac* y el transporte *Chalaco*. El Presidente de la República señaló "que no habiéndose ocupado de esto la administración anterior, él había tomado ya las medidas convenientes, a pesar de la suma escasez del erario y se habían pedido a Inglaterra las calderas y tubos necesarios para poner en estado de buen servicio de guerra los buques de que se ha hablado". Y añadió: "en caso de que los nuevos datos que se reciban de Chile y Bolivia sean del mismo alarmante carácter que los trasmitidos, se ordenará la compra de los buques necesarios cualquiera que sea el sacrificio que esto demande"[38].

El historiador aspira a entender las cosas y explicarlas. Acabamos de leer el rotundo pronunciamiento del Presidente Mariano I. Prado respecto a la necesidad de adquirir material naval. ¿Qué pasó entonces, qué impidió dichas compras? Basadre, con la ponderación que le era característica y que siempre está latente en toda su obra, plantea algunas hipótesis como respuesta. Dice que el Presidente Prado y su ministro, el historiador Mariano Felipe Paz Soldán, culparon a Nicolás de Piérola por haber hecho gastar el dinero destinado a las fuerzas armadas en debelar sus continuos intentos revolucionarios. Esta versión, con ligeras variantes, ha sido repetida por muchos hasta nuestros días. "El argumento esgrimido —sentencia Basadre— no parece, a pesar de todo, consistente. En

primer lugar, puesto que Piérola tenía su base de operaciones en Chile, cualquier tentativa subversiva por él emprendida hubiera necesitado emplear la vía marítima, como lo demostró con la expedición del *Talismán*, de modo que las nuevas unidades de la Escuadra también habrían sido muy útiles para la defensa del régimen y del orden público"[39].

Es evidente que Piérola contribuyó en gran proporción a crear un clima de inestabilidad al régimen de Prado. Si a esto añadimos la terrible crisis fiscal y la pugna entre el Jefe del Estado y el civilismo encastillado en el Parlamento, veremos que la presunta culpabilidad del *Califa* resulta muy compartida. Algo más: ya hemos visto en este libro que los líderes más importantes del civilismo eran marinos y la rivalidad personal existente entre Prado y el contralmirante Lizardo Montero. Debemos, pues, llegar a una conclusión: Prado desconfiaba de la Marina de Guerra y cometió el error inmenso de no armarla debidamente a tiempo. Si tomó esta decisión, debió denunciar el Tratado con un aliado tan débil y tan poco seguro como Bolivia, o buscar un acercamiento diplomático eficaz con Argentina, para conformar un eje Lima-La Paz-Buenos Aires o, en última instancia, cultivar la amistad con Chile, como señala el propio Basadre[40]. Nada de esto se hizo, sin embargo, mientras Chile, a partir de 1874, lograba la supremacía naval en el Pacífico Sur.

Todos estos temas, obviamente, seguirán siendo propicios a la polémica. Lo que interesa a la postre es sustituir los mitos, interesados o no, por la realidad, por la verdad. Debemos tener presente lo que decía Renán: que el nacionalismo falsea su propia historia. Por eso estos episodios tristes de nuestro pasado deben ser estudiados con objetividad, sin dejar que el patriotismo nos impida reconocer nuestros errores, sin olvidar tampoco que la verdad histórica, por la diversidad de perspectivas que admite, siempre es pluralista.

F. CHILE OCUPA ANTOFAGASTA

En el volumen destinado a la etapa de la guerra con Chile se estudiará en detalle cómo se generó la contienda, los diversos factores que se imbricaron hasta que, finalmente, se produjo la conflagración. Por ahora sólo veremos uno de los episodios que puso las relaciones del Perú, Bolivia y Chile en un

verdadero "punto de no retorno", en el umbral mismo de la guerra: la invasión de Antofagasta por los chilenos.

El viernes 14 de febrero de 1879, a las 5 de la mañana, dos buques de guerra chilenos, el blindado *Cochrane* y la corbeta *O'Higgins*, echaron el ancla frente al puerto boliviano de Antofagasta. Otro blindado de la misma bandera, el *Blanco Encalada*, permanecía en ese fondeadero desde días anteriores "sin hacer ninguna manifestación de hostilidad y sólo como de estación".

Ante la presencia de las nuevas unidades navales, la población se puso en sobresalto. "La gente corría de un lado para otro —relata un testigo de los hechos— dirigiéndose al muelle, pues nadie dudaba que acontecimientos de gran importancia iban a tener lugar".

Así fue, en efecto. A las 9.30 de la mañana, lanchas de desembarco colmadas de soldados, al mando del coronel Emilio Sotomayor, atracaban en el puerto ocupándolo sin la menor resistencia. Minutos más tarde el pabellón boliviano era arriado del mástil de la Prefectura y reemplazado por la bandera de la estrella solitaria. Una multitud excitada, vibrante —más del 90% de los pobladores de Antofagasta eran chilenos—, aplaudía y gritaba jubilosa. Las bandas militares recién desembarcadas, a su vez, no cesaban de tocar el himno nacional chileno y aires marciales poniendo así una nota más de triunfo a la escena. A las 11 de la mañana, las tropas invasoras, unos 700 hombres almorzaban en improvisados alojamientos. Los escasos bolivianos que vivían en Antofagasta no pudieron hacer otra cosa que recluirse en sus domicilios hasta donde llegaron, en la tarde, grupos hostiles de obreros chilenos embriagados, con ánimo agresivo. El Prefecto boliviano, que no había podido resistir pues apenas contaba con 40 gendarmes, ordenó a éstos que se dispersaran luego de entregar su armamento. Inmediatamente después el funcionario boliviano tomaba el camino de Cobija acompañado de algunos compatriotas. Así, apenas en unas horas, se consumó la ocupación chilena del rico territorio de Antofagasta.

Con un golpe de fuerza Chile ponía punto final a sus enrevesadas relaciones diplomáticas con Bolivia. Dos Tratados leoninos, el de 1866 y el de 1874, daban todas las ventajas y garantías al Gobierno de Santiago en desmedro de su vecino del norte. Estando así las cosas, el general Hilarión Daza asumió

la Presidencia de Bolivia (1876) e inició una escalada contra los intereses económicos de Chile cuyo corolario fue un impuesto de 10 centavos por cada quintal de salitre que se exportara de las costas bolivianas. Chile, de inmediato, reclamó por los canales diplomáticos al mismo tiempo que la Compañía de Salitre y Ferrocarril de Antofagasta —capitales chilenos e ingleses— se negaba a pagar dicho gravamen. Daza, entonces, ordenó el embargo de la Compañía y la sacó a remate, en flagrante violación del Tratado de 1874. El Gobierno de la Moneda tuvo así, gracias a la decisión impulsiva e irresponsable de Daza, un pretexto o una suerte de justificación para lanzarse contra el territorio litoral boliviano que, como se sabe, era muy rico en salitre, cobre, plata y otros minerales.

La ocupación militar de Antofagasta —nadie lo dudaba—era la guerra en el Pacífico sur. En Bolivia la noticia causó el efecto que era de esperarse. "Se asegura —señala el historiador boliviano Enrique Finot— que el Presidente Daza ocultó el hecho, para no interrumpir las fiestas del carnaval. Si así fue —prosigue el historiador boliviano— sólo se demuestra la inocencia con que el gobernante contemplaba la suerte del país cuyo sacrificio no tardaría en consumarse, por obra de la inepcia y de la despreocupación con que eran manejados sus intereses, por un régimen nacido en un motín e integrado por políticos venales".

En el Perú, por el contrario, las tensiones chileno-bolivianas eran seguidas con creciente interés y comprensible ansiedad tanto por los hombres del Gobierno cuanto por la opinión pública en general. El Consejo de Ministros, bajo la presidencia del general Mariano Ignacio Prado, sesionó el jueves 13 de febrero de 1879 y el Canciller Irigoyen dio cuenta de varios telegramas procedentes de Puno y de Valparaíso en los que se informaba un conflicto inminente entre Chile y Bolivia. Irigoyen recordó que desde el 2 de enero —cuando se recibieron las primeras noticias de la controversia— había trasmitido instrucciones a nuestros agentes diplomáticos en La Paz y Santiago "para que interpusiesen los buenos oficios del Perú, de acuerdo con la política tradicional de la República". El Canciller dijo también que acababa de recibir un nuevo telegrama del cónsul peruano en Valparaíso que lo llevaba a la conclusión de que el estallido de la guerra entre Chile y Bolivia era cuestión de horas[41].

Al día siguiente, 14 de febrero, casi al mismo tiempo que Antofagasta era ocupada militarmente por Chile, se volvió a reunir el Consejo de Ministros. El Canciller Irigoyen insistió en la necesidad de tomar medidas de seguridad en el ámbito de la defensa nacional, en previsión de las emergencias que pudiera suscitar el conflicto chileno-boliviano, sin perjuicio, ciertamente, de los sinceros esfuerzos diplomáticos que nuestro país seguiría haciendo ante ambos Gobiernos para lograr una conciliación[42].

El Consejo de Ministros resolvió que se procediera activamente "aprovechando aún los días festivos, a organizar y alistar la Escuadra nacional, introduciendo las mejoras y reparaciones necesarias que permitiese el tiempo, haciendo igualmente examinar los buques de guerra por los marinos más inteligentes del país a fin de apreciar su fuerza en relación con la Escuadra chilena, enganchando la marinería que fuese necesaria disciplinándola y poniéndola en condiciones de combate"[43].

La población de Lima estaba pendiente de noticias procedentes del sur. Estas, aunque escasas y con el retardo propio de las difíciles comunicaciones de entonces, no dejaban ninguna duda sobre la inminencia de la guerra. A partir de esta certidumbre cada uno de los diarios limeños adoptó una posición decidida y polémica respecto al conflicto cuyo estallido se esperaba de un momento a otro.

Haría falta un trabajo monográfico para describir la reacción, comentarios y toma de posiciones de la combativa prensa limeña al conocerse la ocupación militar del puerto boliviano de Antofagasta por tropas chilenas. La noticia se convirtió, como es de suponer, en tema del día, en fuente inagotable de toda suerte de polémicas.

Lima contaba por entonces con siete diarios y varias revistas. Los lectores podían escoger, de acuerdo a sus preferencias políticas, religiosas o intereses comerciales, entre *La Sociedad, La Patria, El Nacional, El Comercio, La Opinión Nacional, La Tribuna* y *El Peruano.*

El Comercio, dirigido desde 1876 por José Antonio Miró Quesada, mantuvo frente al conflicto chileno-boliviano una posición serena y sin concesiones a la demagogia. En un alturado editorial señalaba que toda guerra era nefasta "para los Estados que se ven en la necesidad de apelar a ella como el último

medio de reivindicar sus derechos, y para los que como aquellos cultivan relaciones más o menos extensas". Era ésta una forma sutil de aludir al Tratado secreto peruano-boliviano de 1873 que irremediablemente nos arrastraba a la contienda.

El miércoles 12 de febrero, en su edición de la tarde, *El Comercio* se refería al rumor cada vez más creciente que habían llegado a Lima telegramas comunicando que una fuerza de desembarco del blindado chileno *Blanco Encalada* se había posesionado de Antofagasta. "El hecho de la ocupación armada de este puerto —concluía la información— no sería tan sorprendente, dada la tirantez de las relaciones entre aquellos dos países...".

El jueves 13, también en la edición de la tarde, *El Comercio* editorializaba sobre los esfuerzos conciliadores de nuestra Cancillería tratando de impedir la guerra. "el Perú ha cumplido su deber —finalizaba la columna— y fuerza es que avance en el camino que ha emprendido, tanto como se lo permitan las conveniencias internacionales; y si por desgracia sus pacíficos esfuerzos son estériles, dará la mejor prueba de que fueron sinceros y desinteresados encerrándose en la más absoluta neutralidad".

El viernes 14, el mismo día en que los chilenos ocupan Antofagasta, *El Comercio* dio la noticia. "Sabemos positivamente —decía el diario de la Rifa— que en Lima se ha recibido un telegrama anunciando que anteayer el Gobierno chileno ordenó que todas las fuerzas estacionadas en Caldera pasaran a ocupar Antofagasta.

Calculando la distancia que media entre ambos puntos —proseguía la información— las fuerzas chilenas han debido, a más tardar, haber desembarcado hoy, al mediodía, en Antofagasta". Así era, en efecto. No creemos equivocarnos al suponer que el propio José Antonio Miró Quesada —"que se había criado entre buques"— hizo los cálculos exactos que le permitieron publicar la sensacional primicia[44].

Poco después, el 16, *El Comercio* comentaba noticias llegadas ese mismo día en el vapor *Ilo*, que abundaban para que la presunción que Antofagasta ya estaba en poder de los chilenos se convirtiera en certeza. En el *Ilo* arribó al Callao, procedente de Mollendo hasta donde había llegado apresuradamente, Serapio Reyes Ortiz, ministro de Relaciones Exteriores de Bolivia y enviado especial de su país ante nuestro Gobierno.

Se decía en Lima que el objeto principal de su misión era conseguir el paso por territorio peruano de un contingente militar boliviano que, al parecer, estaba esperando dicho permiso en Chililaya (a orillas del lago Titicaca), para embarcarse en Mollendo con destino a Antofagasta.

Como sabemos, Bolivia no había movilizado un solo hombre aún y Reyes Ortiz venía a nuestra capital para que el Perú —conforme al Tratado Secreto de 1873— declarara el *casus foederis* y, con su Escuadra y su ejército, ayudara a defender el desasistido litoral boliviano.

Recién el martes 18, en su edición de la mañana, *El Comercio* —con noticias traídas ese día desde el sur por el vapor *Coquimbo*— anunció la ocupación de Antofagasta ocurrida el 14 "confirmándose así —recalcaba con legítimo orgullo periodístico— la noticias que ese mismo día dimos".

El Comercio, como ya quedó dicho, mantuvo la ecuanimidad en un ambiente de máxima exaltación. Diario muy bien enterado de los asuntos de gobierno, con ideas claras y objetivas sobre el precario estado del Ejército y la Escuadra, sin olvidar un instante la pavorosa crisis económica por la que atravesaba el país, pugnó por la neutralidad ante la inevitable guerra entre Bolivia y Chile. Es evidente que en *El Comercio* se sabía del Tratado Secreto, pero se procuraba no tocar el tema en un esfuerzo, a la postre estéril, de no comprometer al país.

En las tensas semanas que siguieron a la toma de Antofagasta y hasta el momento en que Chile nos declaró la guerra, *El Comercio* supo conservar el equilibrio "entre la dignidad levantada y la mesura, entre el arranque épico y la bien ponderada previsión", como señala Aurelio Miró Quesada en la *Biografía de don José Antonio Miró Quesada*[45]. Mas, a la hora de la prueba, dijo *El Comercio* con su habitual entereza: "Escuchamos, antes que todo, las exigencias del deber, y no creemos que entre ellas pueda haber ninguna superior al mantenimiento de la dignidad nacional".

Escribiendo bajo la euforia de los primeros éxitos bélicos y con la pasión que impregnó toda su obra, el historiador y publicista chileno Benjamín Vicuña Mackenna apuntó: "Donde primero revelose, con motivo de la ocupación de Antofagasta, la antigua, tenaz y nunca curada enemistad del pueblo peruano hacia el de Chile fue en su prensa"[46].

Cierto es que a partir de 1868, tanto en razón de las cuestiones limítrofes chileno-bolivianas, como de los problemas de

toda índole generados por los numerosos trabajadores sureños que vinieron a emplearse en las obras ferrocarrileras que dirigía Enrique Meiggs, la prensa limeña —y peruana en general— polemizó en repetidas oportunidades, a veces con vehemencia, con los diarios más importantes de Valparaíso y Santiago. Pero intentar convertir esas discrepancias, esas críticas hechas en el ejercicio de la libertad de expresión, las más de las veces con altura, en una "nunca curada enemistad del pueblo peruano" hacia el chileno era, o deliberadamente malévolo, o paranoico.

Ya hemos visto la forma ecuánime y patriótica como fue enfocado por *El Comercio* el candente tema de la ocupación de Antofagasta. Examinaremos a continuación, brevemente, cuál era el sentir de los otros diarios limeños sobre este mismo asunto.

El Nacional, de gran formato, era vocero del Partido Civil. Estaba dirigido por Cesáreo Chacaltana y Manuel María del Valle. Su posición ante el problema internacional fue muy clara y firme. Condenó, desde el primer momento, las pretensiones chilenas que culminaron con la ocupación de Antofagasta. "Chile —decía editorialmente— haciendo ostentación y lujo de fuerzas en el litoral de una nación sin poder marítimo, sienta un mal precedente que no puede ni debe ser aceptado en silencio por las demás Repúblicas del Continente".

El Nacional propugnó la inmediata intervención armada del Perú —pecando de optimismo o de ligereza en vista que nuestro país no estaba preparado para la guerra— y fue endureciendo posiciones cuando se supo que la misión Lavalle estaba condenada al fracaso. *El Nacional*, en decidido apoyo a Bolivia, señalaba: "El Perú, cuyos intereses se encuentran íntimamente vinculados con los de Bolivia, cuyas tradiciones y sentimientos lo llevan siempre al lado del débil e injustamente maltratado, cuya voz ha resonado siempre en favor de la justicia y del derecho vulnerados; el Perú, decimos, no puede exigir que Bolivia trate, mientras su territorio esté ocupado, mientras el pabellón chileno ondee en Antofagasta, en Mejillones, en Caracoles o en Cobija".

Los argumentos recogidos por *El Nacional* eran ciertamente de gran impacto. Entre muchos peruanos había calado muy hondo el sentimiento de fraternidad americanista que tuvo sus cotas más altas el 2 de mayo de 1866 y, con generoso

espíritu, pensaban que era obligación del fuerte salir en defensa del débil cuyo derecho había sido conculcado. *El Nacional*, para decirlo llanamente, estaba por la guerra.

La Opinión Nacional, también de orientación civilista, era dirigida por Andrés Avelino Aramburú. Según interesada y artera versión de Vicuña Mackenna, este diario recibía "cierta subvención de la Legación boliviana en Lima". Lo único cierto es que *La Opinión Nacional*, desde sus columnas, fustigó duramente al Gobierno chileno acusándolo "del sesgo bélico" que tomaron las cosas a partir de la captura de Antofagasta.

La Patria, entonado portavoz del pierolismo, combatido y combativo, era dirigido por Pedro Alejandrino del Solar; redactor importante allí era el boliviano Julio Lucas Jaimes, destacado escritor y esposo de la intelectual tacneña Carolina Freyre de Jaimes. *La Patria* repartía sus fuegos entre el Gobierno de Prado, al cual acusaba de ineptitud, y las pretensiones chilenas, que eran condenadas en violentos artículos y editoriales. Cuando los chilenos ocuparon Lima, Julio Lucas Jaimes sufrió vejámenes. Los invasores pretendieron azotarlo en la Plaza de Armas y, finalmente lo embarcaron en la *O'Higgins* que lo llevó a Chile, donde quedó internado en San Bernardo.

La Tribuna, fundada sólo en 1878, era dirigida por el chileno Rafael Vial, de larga trayectoria en nuestro periodismo, ya que fue uno de los fundadores de *El Nacional*, en 1865. Como es lógico suponer, *La Tribuna* defendió hasta el fin las tesis del Gobierno chileno al mismo tiempo que clamaba por la neutralidad peruana ante el inminente conflicto. El 12 de febrero, dos días antes de la captura de Antofagasta, decía editorialmente: "El general Prado conoce bien a Chile, y debe, mejor que nadie, juzgar si conviene desesperarlo hiriendo su dignidad y existencia misma".

Cuando Vial fue expulsado del país —en razón del decreto del 15 de abril de 1879— se le recibió en Valparaíso como a un verdadero héroe. Su compatriota Vicuña Mackenna le llamó "espíritu ardoroso que defendió con entusiasmo la causa de Chile". Así fue, efectivamente.

La Sociedad, vocero clerical, tenía como sus conspicuos redactores a los sacerdotes Manuel Tovar, José Antonio Roca y Bologna y Manuel Obín. Reiteradamente hizo severos llamamientos a la confraternidad, sin mengua del patriotismo como

se demostró al momento de la guerra. El 21 de febrero, ante los hechos consumados, sentenciaba: "Si Chile permaneciera inflexible en su política agresiva y violenta, debe cambiar el mote de su glorioso escudo; y dando a la fuerza la primacía sobre la razón, escribir en sus armas esta nueva divisa: Por la fuerza o la razón".

Finalmente, *El Peruano*, diario oficial —dirigido por José Casimiro Ulloa— reflejaba la posición del Gobierno, el deseo de no llegar a la guerra, la esperanza cada vez más débil pero no por ello menos anhelada que José Antonio de Lavalle lograse "un milagro" en Santiago. Prueba de esta afirmación es su editorial del 26 de febrero de 1879, que concluía así: "El Gobierno del Perú, desde los primeros días de enero, dio instrucciones a sus agentes diplomáticos en La Paz y Santiago a fin de que empleasen los medios convenientes, de acuerdo con la dignidad de la República, en favor de un arreglo amistoso. Si el Gobierno no obtuvo entonces el resultado que esperaba, no por eso ha dejado de seguir asumiendo una actitud esencialmente conciliadora y americana; y emplea ahora los últimos esfuerzos en el sentido de evitar un conflicto que hiera los intereses de dos repúblicas hermanas y vecinas y los suyos propios".

No se puede negar, sin embargo, que la prensa limeña, en líneas generales, avivó el fuego belicista, pero no por ciego y gratuito odio a Chile, como pretendía Vicuña Mackenna, sino por un profundo sentimiento de justicia, en defensa del menos fuerte, en este caso Bolivia[47].

G. LA MISION LAVALLE

El 19 de febrero de 1879, en Palacio de Gobierno, bajo la presidencia del Jefe del Estado general Mariano Ignacio Prado, se reunió el Consejo de Ministros en reunión extraordinaria. En esa oportunidad, el Canciller Manuel Irigoyen informó que minutos antes acababa de tener una reunión con el ministro plenipotenciario de Bolivia, Serapio Reyes Ortiz. Este le había comunicado —sin preámbulos ni rodeos— que el objeto de su misión en Lima era solicitar del Gobierno peruano la inmediata ejecución del Tratado Secreto de Alianza Defensiva de 1873[48].

Opinaba Reyes Ortiz que el *casus foederis* no podía ya excusarse por haber ocupado Chile parte del litoral boliviano.

Irigoyen —según consta en el libro de actas del Consejo de Ministros que hemos consultado— respondió que una decisión tan grave debía aplazarse hasta conocer el resultado definitivo de las gestiones conciliatorias que venía haciendo el Perú ante el Gobierno de Santiago. En resumen, que aún podía evitarse la guerra.

Reyes Ortiz, según Irigoyen, aceptó dicho temperamento insistiendo, empero, para que la mediación peruana tuviera como premisa fundamental la desocupación de la costa boliviana que ya detentaba militarmente Chile. El Canciller peruano aceptó sin reservas esta dificilísima, por no decir imposible condición que el Gobierno de La Moneda —como era lógico suponer— jamás aceptaría. Así las cosas, la mediación peruana estaba condenada al fracaso.

Un día más tarde, el 20 de febrero, se volvió a reunir el Consejo de Ministros e Irigoyen informó sobre una nueva conversación que había sostenido con Reyes Ortiz. Dijo que en ella habían acordado postergar toda discusión sobre el Tratado de Alianza hasta que se conociera el resultado de la misión que el Perú proponía enviar a Santiago con el objeto de mediar en la controversia chileno-boliviana. A continuación, el Canciller propuso al Presidente de la República y a sus colegas del Gabinete el nombre de José Antonio de Lavalle para que desempeñara, con el rango de enviado extraordinario y ministro plenipotenciario, tan importante encargo. El Consejo de Ministros, de inmediato, aprobó por unanimidad la designación del experimentado diplomático[49].

De la lectura de las actas del Consejo de Ministros del 19 y 20 de febrero de 1879 se desprende una evidente conclusión: el tema central que se debatió en ambas oportunidades fue el Tratado Secreto de 1873. Y esto era lógico, ya que este documento constituía el eje sobre el cual debían girar las decisiones peruano-bolivianas respecto a Chile.

Sin embargo, a José Antonio de Lavalle —según leemos en su libro *Mi Misión en Chile en 1879*, que en 1979 publicó el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú— ni el Presidente Prado, ni el Canciller Irigoyen, ni nadie le dijo nada sobre el Tratado Secreto. Algo más: Lavalle, en las febriles horas previas a su precipitado viaje, también sostuvo una gélida entrevista con el plenipotenciario boliviano Reyes Ortiz en la que tampoco se mencionó una sola palabra sobre la alianza.

Recién cuando navegaba hacia Valparaíso —dice Lavalle— pudo abrir el paquete que contenía la documentación preparada por la Cancillería y conoció, sólo en ese momento, una copia simple del Tratado de 1873. "¡Era la primera idea que tenía yo —dice en sus *Memorias*— de la existencia de semejante pacto! Parecerá extraño y quizás increíble lo que acabo de decir; pero es, no obstante, la verdad en toda su pureza"[50].

Lavalle, siguiendo la trama de su apasionante relato, deplora que Irigoyen no le hubiera informado oportunamente sobre lazo que tan estrechamente nos unía con Bolivia, enviándole a Santiago sin instrucciones precisas y terminantes respecto a la forma en que debía dar cuenta de tan comprometedor documento. Esta circunstancia, lógicamente colocaba al Gobierno chileno —que conocía la existencia del pacto— en una situación ventajosísima a la par que disminuía aún más las escasas posibilidades de éxito del mediador peruano.

Debemos insistir en que no tenemos elementos de juicio para dudar de la veracidad de Lavalle. Sus *Memorias* no fueron escritas por motivaciones presentistas, exculpatorias o políticas. Por otra parte, a lo largo de todo el texto hace gala de ecuanimidad para juzgar a personas y situaciones. No hay la menor duda que él no supo aquello que debió conocer en primer lugar y en detalle: la existencia y alcances del pacto secreto con Bolivia.

Cabe preguntarse entonces, ¿por qué no se le hizo conocer un hecho de tanta importancia al plenipotenciario peruano? ¿Fue un simple e imperdonable descuido del Canciller? ¿Fue acaso una decisión fríamente calculada por Prado e Irigoyen? ¿Se temió, tal vez, que enterado Lavalle de la existencia del Tratado de 1873 se hubiera negado a aceptar la misión? En fin, las interrogantes que surgen al respecto son innumerables. Hay, sin embargo, un hecho concreto. Lavalle fue enviado a Chile porque Bolivia presionaba para hacer efectiva la alianza. ¡Pero a nuestro plenipotenciario no se le dijo una palabra sobre el particular!

Invadida Antofagasta por los chilenos, al Perú no le quedaban sino dos caminos: declarar el *casus foederis* o denunciar el Tratado. Ambas decisiones podían acarrear graves consecuencias a nuestro país. Irigoyen entonces escogió una tercera fórmula: jugar una carta desesperada contando con la sagacidad y buen nombre de José Antonio de Lavalle. Para decirlo en



MARIANO IGNACIO PRADO
Presidente del Perú al producirse la guerra del 79.



HILARION DAZA
Presidente de Bolivia al producirse la guerra del 79.

pocas palabras "lo envió al sacrificio" con ínfimas y remotas esperanzas en el éxito de su misión. Irigoyen buscaba, es evidente, estimular y proveer argumentos a quienes en Chile, desde altas posiciones de Gobierno, no querían la guerra. Tal era el caso del Presidente Aníbal Pinto, de Domingo Santa María y otros personajes.

Lavalle era la persona idónea para cumplir misión tan delicada. Diplomático de vasta experiencia en Europa, con magníficas relaciones personales e incluso familiares en Chile, poseedor de un sólido prestigio intelectual, podía desenvolverse con indudable prestancia en las esferas oficiales y sociales del país del sur.

La historiografía chilena sobre la guerra, de Benjamín Vicuña Mackenna a Gonzalo Bulnes, ha dudado de los propósitos pacíficos que animaban la misión mediadora de Lavalle. Vicuña Mackenna, con el apasionamiento que a veces lo hacía descender a la diatriba, dice que nuestro plenipotenciario fue "agente y consentidor de una perfidia tan evidente como calificada". Bulnes, a su vez, no obstante alabar las calidades humanas y la sagacidad diplomática de Lavalle, señala que su viaje a Chile sólo tenía por objeto "ganar tiempo para reparar los buques, adquirir otros nuevos, aprovechando que el Perú estaba todavía en paz y obtener la alianza con la República Argentina"[51].

No tenemos porque dudar de la honestidad de Lavalle respaldada por infinidad de testimonios de la época. El Gobierno peruano verdaderamente hacía esfuerzos sinceros por conservar la paz. Lavalle, hombre lúcido como pocos, se daba cuenta que el Perú —por los más diversos conceptos— atravesaba por una de las peores etapas de su historia republicana y una contienda internacional le podía traer funestas consecuencias.

Lavalle, pues, contra toda esperanza, puso su patriotismo y talento al servicio de una misión de concordia en la que casi nadie creía. Sobre este punto sus *Memorias* son asaz reveladoras. "¿Quién no estaba en Lima por la guerra con Chile? —se pregunta el diplomático con justificada amargura—; los pradistas no eran mudos, justo es reconocerlo, porque veían en ella la manera de consolidar y popularizar al Presidente, harto desprestigiado ya; los civilistas porque veían por ella el medio de apoderarse del todo del Gobierno, como lo estaban ya de las Cámaras, dominar el país y asegurar su triunfo en las

próximas elecciones, salvo dividir entonces sus votos entre los herederos de su ilustre jefe (Manuel Pardo); los pierolistas porque veían en ella el medio de que su caudillo volviese al país y la ocasión de su elevación mediante la manifestación de sus personales cualidades; los militares y los marinos, por el muy noble deseo de hallar campo en que desplegar ese valor y ese patriotismo que han lucido los más en el curso de la guerra y que muchos han consagrado con sus envidiables muertes...; la masa por patriotería, por novelería, por impulso ajeno... En fin, buenos y malos, por diferentes motivos, pero con el mismo ardor, todos, deseaban la guerra". La cita plasma con justeza el ambiente que por entonces se vivía en la capital y en otras ciudades del país.

Mientras Lavalle negociaba en Santiago, se precipitaron los acontecimientos. El Gobierno de Bolivia, actuando una vez más en forma irresponsable, declaró la guerra a Chile y el Perú no pudo optar por una neutralidad que le vedaban el Tratado del 73, la honra nacional e incluso las circunstancias, ya que no era absurdo pensar que Bolivia, si el Perú no declaraba el *casus foederis*, hubiera pactado con Chile para recibir Arica, territorio nuestro, puerto que constituía un viejo anhelo del país del Altiplano, a cambio del litoral salitrero que ya Chile detentaba.

Tuvimos, pues, que ir a una guerra para la cual no estábamos preparados. Una contienda funesta que Lavalle trató de impedir por todos los medios pero que en frase de lord Macaulay, que cita nuestro plenipotenciario en su *Memoria*, no podía ya evitarse "ni por la habilidad ni por el prestigio de un solo hombre"[52].

H. LA MARINERA

Como ya se ha visto, el 14 de febrero de 1879 tropas chilenas desembarcaban —sin la menor resistencia— en el puerto boliviano de Antofagasta. En pocos minutos, en forma incruenta, el invasor ocupó la diminuta población. La "anexión" militar de Antofagasta —nadie podía dudarlo— era el capítulo inicial de la guerra en el Pacífico Sur.

En este marco emocional pre-bélico, de euforia esperanzada, de reafirmación nacional, de orgullo patrio, periodistas, poetas y músicos limeños decidieron "poner punto final a los

bailes conocidos con el nombre de chilenas" bautizándolos con el de marineras. En la sección Crónica Local del diario capitalino *El Nacional*, de fecha 8 de marzo de 1879, tenemos pormenorizadas las razones del justificado cambio. "Tal título (de marinera) —decía el cronista que, sin lugar a dudas, era Abelardo Gamarra *El Tunante*— tiene su explicación. Primero: la época de su nacimiento será conmemorativa de la toma de Antofagasta por los buques chilenos: cuestión marina. Tendrá la alegría de la marina peruana al marchar al combate: cuestion marina. Su balance gracioso imitará el vaivén de un buque sobre las agitadas olas: cuestión marina. Su fuga será arrebatadora, llena de brío, endiablada como el combate de las dos escuadras, si llega a realizarse: cuestión marina. Por todas estas razones —concluye el periodista— los nuevos bailes se llamarán, pues, *marineras*, en vez de chilenas"[53].

Abelardo Gamarra, a quien por ser redactor habitual de esa crónica y porque él así lo reconocería posteriormente, atribuimos la nota sin firma que acabamos de glosar, era conspicuo miembro de la redacción del diario *El Nacional*, dirigido por Cesáreo Chacaltana y Manuel María del Valle. En las columnas del vocero civilista, Gamarra publicaba continuamente artículos de costumbres con el seudónimo de *El Tunante* y poemas y canciones populares con el seudónimo *El Haravicu*. Su campaña en favor del nombre *marinera* hizo fortuna y, una vez iniciada la guerra el 5 de abril de 1879, las hazañas de Grau y de todos nuestros marinos le darían brillo y renombre perdurables.

LA PRIMERA MARINERA

En su libro *Rasgos de Pluma*, publicado en 1899, Abelardo Gamarra reivindica, con todo derecho, la paternidad del nombre de la marinera. En la nota que tituló *El baile nacional* indica: "El baile popular de nuestro tiempo se conoce con diferentes nombres: se le llama tondero, moza mala, resbalosa, baile de tierra, zajuriana y hasta el año 79 era más generalizado llamarlo chilena: fuimos nosotros los que una vez declarada la guerra entre el Perú y Chile creimos impropio mantener en boca del pueblo y en sus momentos de expansión semejante título; y sin acuerdo de ningún Consejo de Ministros, y después de meditar en el presente título, resolvimos sustituir

el nombre de chilena por el de marinera; tanto porque en aquel entonces la marina peruana llamaba la atención del mundo entero, y el pueblo se hallaba vivamente preocupado por las heroicidades del *Huáscar*; cuanto por que el balance, movimiento de popa, etc. etc., de una nave gallarda, dice mucho con el contoneo y lisura de quien sabe bailar, como se debe, el baile nacional"[54].

Obsérvese que *El Tunante* repite en este artículo casi las mismas razones expuestas en su no firmada nota de *El Nacional*, en marzo de 1879, cuando aún no se había declarado la contienda entre el Perú y Chile, pero por un evidente olvido trastoca fechas, arrincona recuerdos y dice que el cambio de nombre se produjo recién "una vez declarada la guerra...".

También en *El Nacional*, en la edición, ya citada, Abelardo Gamarra anuncia que músicos y poetas criollos se hallan ocupados en componer "para echar a volar por esas calles, letra y música de los nuevos bailes que se bailan, como las que fueron chilenas y que en paz descansen" y añade: "Sabemos que nuestro fecundo poeta José Alvarado se ocupa actualmente en escribir una letra para ponerle música, con aquella sal que tanto le ha conquistado la simpatía de los que han saboreado sus producciones"[55]. La crónica concluye anunciando que "el caballero Núñez del Prado, que sin tener conocimiento de una sola nota musical, es un excelente tocador de piano y un músico de inspiración, pues conoce romanzas, serenatas, vals y otras piezas musicales debidas a su talento músico, escritas con sentimientos y expresión", estaba poniendo música a unos versos de marinera que, según Gamarra, "tiene la pretensión de ser de las primeras".

El Tunante publica, a continuación, los versos de la que sin duda es la marinera primigenia o, por lo menos, la primera que se hizo popular, *La Antofagasta* que dedicó al *Chico Terencio*, seudónimo de Pedro Antonio Varela, asiduo colaborador de *El Nacional* y compañero inseparable de Gamarra.

La Antofagasta
Marinera

(Dedicada al *Chico Terencio*)

Ven acá, sol de mi vida,
Ven, *salitrera* de mi alma,
Que aunque tu madre no quiera
Tú serás mi *Antofagasta*

Desde que te he dado un beso
En ese lindo tu pico,
Ya no me importan tus padres,
Negra, yo te *reivindico*

Te reivindico, ñata,
Flor de canela,
Cofrecito de alhajas,
Mi Salitrera

—Que sí —que no— que cuando.
—ya voy que me están peinando

Mientras que vienen por ti,
Déjame comerte a besos;
Amame, cielo sin nubes,
Que después emplumaremos

Déjame mirar tus ojos,
De mi amor, blanca azucena
Abreme tu corazón
Que allí estan mis *salitreras*

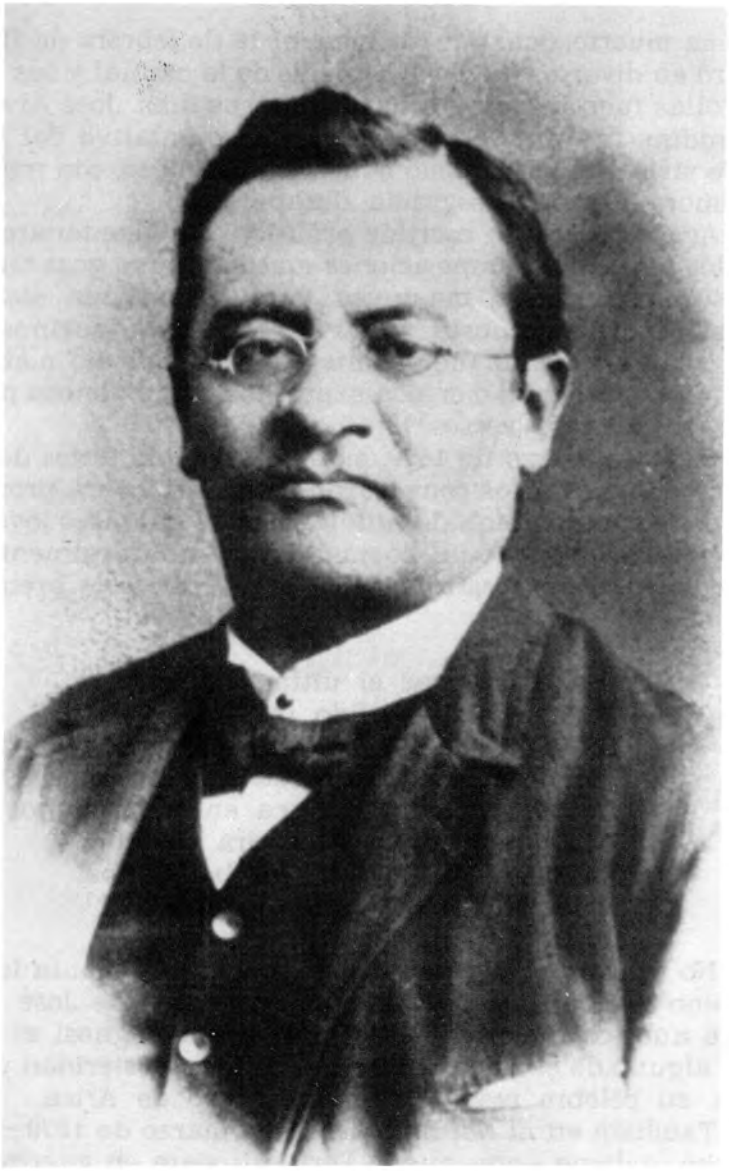
Mis salitreras, vida,
Vida del alma
Tu eres todititita,
Mi Antofagasta

—Que sí —que no— que cuando
—Ya voy que me están peinando.

Pese a nuestros esfuerzos no hemos podido identificar indubitablemente "al caballero Núñez del Prado". Suponemos, con bastante fundamento, que se trata de Daniel Núñez del Prado, también colaborador de *El Nacional*, poeta del círculo amistoso más próximo a *El Tunante*.

JOSE ALVARADO, "ALVARADITO"

Abelardo Gamarra llamaba a José Alvarado "el limeño más limeño de Lima que hemos conocido". Fue un poeta festivo de gran ingenio, pluma ligera, mucha chispa criolla y gran popularidad. No conocemos la fecha de su nacimiento, pero sí la



ABELARDO GAMARRA

Hizo famoso el seudónimo de *El Tunante*.
Periodista, literato, fue él quien dió nombre a nuestro baile nacional: "la marinera".

de su muerte, ocurrida en Lima el 13 de febrero de 1891. Colaboró en diversos diarios y revistas de la capital y sus estampas criollas fueron muy ensalzadas en sus días. José Alvarado *Alvaradito*, fue un tipo altamente representativo del medio en que vivió, del periodismo bohemio, ingenioso, con mucho buen humor, hoy por desgracia desaparecido.

Alvarado fue un escritor prolífico. Dejó centenares de artículos y muchas composiciones musicales que gozaron de gran notoriedad: valses, mazurcas, yaravíes, danzas, etc. Escribió también los ingeniosos versos de los listines taurinos y no hubo acontecimiento importante en Lima que no mereciera su opinión, alabanza o crítica expresada en su donosa prosa o en sus regocijados versos[56].

El 17 de marzo de 1879, cuando los estudiantes del Convictorio de San Carlos convocaron a un mitin para protestar por la ocupación chilena de Antofagasta, el entonces joven y fogoso *Alvaradito* recitó un poema, del cual naturalmente era autor, cuya última estrofa decía significativa y premonitoriamente:

"Hasta quemar el último cartucho,
Batiremos al pérfido invasor
Los hijos de los héroes de Ayacucho
¡No desmienten su audacia y su valor!
La usurpación despótica entre hermanos
¡Muy caro, Chile, te podrá costar!
En tierra, te saldrán los bolivianos
Y las naves peruanas en el mar"[57].

No es aventurado pensar, si tenemos en cuenta la gran difusión periodística que tenían los poemas de José Alvarado, que nuestro inmortal héroe Francisco Bolognesi se inspirara en alguno de ellos para cincelar, ante la posteridad y la Historia, su célebre respuesta en el morro de Arica.

También en *El Nacional* del 15 de marzo de 1879 —nótese la fecha, todavía antes que el Perú estuviera en guerra con Chile— se afirma que *El Chico Terencio*, seudónimo de Pedro Antonio Varela, como ya quedó dicho, tenía "en campaña" algunas "marineras preciosísimas". En esa misma edición José Alvarado publica una marinera titulada *Ciruelas de Chile*, cuya letra y música le pertenecían.

Ciruelas de Chile

Marinera

Ya no te quiero, chilena,
Porque me causan recelo
Tu conducta nada buena
Y el jugo de tu ciruelo...!

Aunque en rica canasta
Me des ciruelas,
Con lo de Antofagasta
Me desconsuelas...!

Me desconsuelas, ñata
Corre, ve y dile
Que por las salitreras
Da un ojo Chile
Cara-coles sin comba
este tono saldrá bomba;

Segunda

Cuando yo estuve en la escuela
Me enseñaba el a, b, c,
Un roto maestro-ciruela
Más testarudo que usté!

Decía con voz hueca
Sobre el pupitre
"Chile quiere manteca,
Guano y salitre!

Guano y salitre, mama,
Como si fuera
Coger conchas y yuyos
En la ribera
Así —se va— su flota,
Con los rotos... siempre rota

Tercera

Hoy las peras y ciruelas
Caro cuestan a Bolivia
Y los huasos tantas muelas
las pasan por agua tibia!

Si no hay pero que valga,
Los bolivianos
Les lanzarán su galga
Con ambas manos!

Con ambas manos, taita,
Pongan curtiembre
Los que asocian las glorias
De su setiembre
Dime —Chile— ¿qué hay de eso?
Ya no me gustas —por leso!

Cuarta

De fanfarronadas basta,
No me inflames el carrillo
Pues si marcho a Antofagasta
Tengo que hacerte huesillo!

Si tus ciruelas tienen
Miel hasta el hueso,
Mis huesillos contienen
Trampa con queso

Trampa con queso, mi alma,
Ya te lo digo
Invasor codicioso
No es buen amigo!
Linche —con lonche— en lancha
Cuidado con la revancha![58].

Vemos, pues, que las primeras marineras datan de algunas semanas antes del 5 de abril de 1879 fecha en que Chile nos declaró la guerra. Son reflejo de una certidumbre y de una creencia que comparte todo el pueblo peruano: el primer escenario de la guerra —si el Perú participa en ella— será el mar, y se confía, plenamente, en el valor y la capacidad profesional de nuestros marinos.

Las correrías del *Huáscar* y la *Unión*, las hazañas de Grau, García y García y la pléyade de heroicos marinos que junto a ellos hicieron la campaña naval, "el milagro de la guerra en el mar", como se la llamó certeramente, acrecienta la temática, la popularidad de nuestras marineras y entonces el pueblo peruano canta, entre muchísimas otras, ésta cuyo autor es *El Tunante*.

Ven, china, ven,
Ven y verás
y verás a los chilenos
Que nos quieren gobernar

Si te dan, si te dan, si te dan
Si te dan el alto quien vive
Tu dirás, tú dirás, tú dirás,
¡Viva el Perú! ¡Muera Chile![59].

José Alvarado, a quien podemos señalar como uno de los grandes difusores del baile que honra a nuestra Marina de Guerra, fue igualmente autor de la letra de *La Conchaperla*, marinera conocida también como *La Decana*, la primera que fue transcrita para ser tocada al piano por la entonces precoz ejecutante Rosa Mercedes Ayarza. Esto indujo a pensar a muchos que la marinera primigenia había sido *La Conchaperla*, pero más tarde tal error ha sido desvirtuado, principalmente por el señor Julio Rojas Melgarejo, acucioso investigador de los orígenes y trayectoria de la marinera[60].

Para concluir debemos citar nuevamente a Abelardo Gamarra quien describió con notable lucidez lo que la marinera significó y significa para los peruanos de ayer y de hoy que la tenemos como nuestro indiscutible baile nacional. "El pueblo le ha tomado cariño, —dice *El Tunante*— y lo que el pueblo quiere, lo consagra con su bendición inmortal"[61].

I. LOS APRESTOS DE LA ESCUADRA

Después que Chile ocupó Antofagasta ya nadie dudó en el Perú que la guerra era, prácticamente, inevitable. *El Comercio*, el único diario que guardó una invariable línea de moderación, sin mengua del patriotismo, editorializó en los primeros días de marzo: "Duro es tener que convenir en ello, pero en la necesidad de tomar las cosas como son y no como quisiéramos que fuesen, debemos reconocer que existen en este momento muy pocas probabilidades de evitar un rompimiento entre el Perú y Chile. Al recibirse aquí las noticias de que Chile no acepta la intervención pacífica y amistosa del Perú, no habrá otro remedio que intervenir en la cuestión de la manera que se pueda; y como por las razones que antes hemos dado, apenas puede dudarse de que las cosas llegarán a este resultado,

juzgamos prudente prepararnos, procediendo desde ahora con la misma previsión que el deudor que conoce la fecha en que ha de vencer el plazo de una obligación suya, y a la cual tiene que hacer frente so pena de perder su crédito en la plaza"[62].

Uno de los diarios civilistas, interpretando el sentir mayoritario de la opinión pública, decía a su vez: "El papel que nos asignan los acontecimientos es noble y es honroso: vamos a renovar, en nombre del derecho común, el abrazo de los tiempos legendarios y a sostener intereses más de América que de Bolivia, y más de Bolivia que del Perú. Somos los aliados del débil y nada aguardamos del débil. Nuestra causa es buena, es justa y es magnánima: merece ser coronada por la victoria. Pero en todo caso, perseguirla es ya la victoria. No tema, pues, el Gobierno que lo abandone el apoyo de los suyos y de los extraños: Simpatizan con él todos los que, dentro o fuera del Perú, comprenden que nuestra bandera es hoy símbolo de confraternidad y redención"[63].

En la última semana de febrero de 1879 y durante marzo del mismo año se trató de recuperar el tiempo perdido a lo largo de varios años en lo que respecta a poner operativa a nuestra Escuadra. Como es obvio, el tiempo fue demasiado corto, cortísimo en realidad, pero algo se pudo hacer. La ciudadanía, con explicable interés, leía ávidamente y comentaba las noticias que casi a diario se publicaban dando cuenta del avance de los trabajos. "El *Manco Cápac* debe salir hoy del dique —decía *El Comercio*— después de ligeras reparaciones hechas en el casco que se ha limpiado y pintado. El casco de este buque no estaba tan sucio como podía suponerse, pues el aguaje lo tenía casi limpio; influyendo el agua dulce que trae al mar la avenida, para que los picos y otros mariscos que se adhieren al fierro se desprendan espontáneamente. Es natural que se le haya encontrado así"[64].

El 3 de marzo se anunció que la corbeta *Unión* debía llegar de un día a otro al Callao, pues se había dado órdenes en ese sentido. Se dijo también que la *Pilcomayo* había recibido instrucciones para reunirse con la Escuadra en nuestro primer puerto luego que hubiera desembarcado en Iquique el batallón que de Mollendo debía llevar a ese punto[65].

El martes 4 de marzo el Presidente de la República, Mariano Ignacio Prado, acompañado del Gabinete fue al Callao donde visitó varios de los buques que estaban en ese momento

en las proximidades de la dársena. La visita del Jefe del Estado coincidió con el rumor que circuló intensamente en Lima: "que algunos buques y fuerzas del ejército saldrían casi de inmediato con destino al Sur"[66].

El día 6 de marzo el diario *El Nacional* anunciaba lo siguiente: "Asegúrasenos que el Supremo Gobierno ha recibido un telegrama de nuestro Enviado Extraordinario, señor Lavalle, en el cual dice éste que vista la actitud de Chile en el conflicto ocurrido con Bolivia, le parece de todo punto imposible que la mediación propuesta por el Perú obtenga el menor éxito. El señor Lavalle agrega también que creía indispensable que la Escuadra peruana se pusiera en movimiento con destino al Sur. Parece que a consecuencia de este telegrama, el Gobierno ha resuelto la salida de la Armada y aun designado los jefes que deben dirigirla[67].

El 7 de marzo el Presidente Mariano Ignacio Prado convocó a Palacio de Gobierno, para que estuvieran presentes e informaran en una reunión con el Consejo de Ministros, a los contralmirantes Antonio A. de la Haza y Lizardo Montero y a los capitanes de navío Miguel Grau, Aurelio García y García y Camilo Carrillo. La reunión duró más de cinco horas y en ella debieron tomarse decisiones de gran importancia, aunque los presentes guardaron total hermetismo sobre lo tratado[68]. Ese mismo día se anunció que se habían probado las máquinas de la *Independencia*, cuyas reparaciones estaban a punto de culminar, y que había tenido un andar regular de 11 1/2 a 12 millas por hora "andar que acaso se aumente cuando limpie sus fondos la fragata, que hoy no ha entrado al dique por estorbarlo las fuertes corrientes que se notan en la bahía, pero que entrará mañana"[69]. En efecto, el día 8 la *Independencia* entró al dique. Se dio también orden para colocarle un cañón "Blackeley" de a 400 en la cubierta de proa[70].

En la madrugada del martes 11 de marzo llegó al Callao un tren expreso conduciendo a los más altos jefes de la Marina de Guerra quienes se embarcaron en los monitores *Manco Cápac* y *Atahualpa* que debían desplazarse hasta la isla de San Lorenzo con el objeto de "hacer ejercicio de evoluciones y tiro al blanco"[71]. En ese momento el andar de los monitores antes mencionados, en óptimas condiciones de tiempo, era de 3 millas por hora "sin forzar la máquina"[72].

A las dos de la tarde del miércoles 12 fondeó en el Callao la cañonera *Pilcomayo*, comandada por el capitán de fragata An-

tonio C. de la Guerra. Venía de Mollendo con 109 individuos de tropa del batallón Zepita y con 6 oficiales[73]. Al día siguiente arribó la *Unión*, a la cual se la esperaba desde el 10. Su demora se debió a que vino navegando a vela y "encontró muchas calmas". Por ello tuvo que caldear para tomar a vapor el fondeadero[74]. La Superioridad Naval dispuso que la corbeta ingresara inmediatamente al dique. Allí pudo comprobarse que los fondos de la *Unión* estaban muy bien conservados. "El cobre del forro está casi intacto —decía el informe— si se exceptúan 2 ó 3 planchas arremangadas cerca de la aparadura. La reparación que se le haga se reducirá, por lo tanto, a desaforrar el cobre que sea necesario para apretar las estopas en algunas costuras y cambiar las planchas adelgazadas por el uso, especialmente de las amuras para proa"[75].

Mientras tanto, el monitor *Huáscar*, junto con el *Manco Cápac* hacían ejercicios de tiro —nada satisfactorios, por desgracia— en las proximidades de la isla de San Lorenzo. Estos ejercicios eran supervisados por el capitán de navío Aurelio García y García y otros jefes navales[76].

Una vez más se ponía en evidencia la clamorosa falta de tripulaciones competentes. El Gobierno ordenó apresuradamente la contratación de condestables en Europa y en los Estados Unidos. Pero faltaban también maquinistas. "Se solicitan propuestas para ocupar el puesto de primer maquinista del monitor *Atahualpa* —decía un aviso publicado ocho días antes del inicio de la guerra— durante la enfermedad de don Fernando Rondón, que desempeñaba ese puesto en propiedad"[77]. *El Comercio*, sin hacer concesiones a un patriotismo mal entendido, enjuiciaba la cruda realidad en los términos siguientes: "Aparte de lo reducido del personal, nótase que casi todos los marineros que tripulan nuestras naves de guerra carecen de la pericia necesaria en el manejo de èstas; falta que si es de peligro en las expediciones pacíficas de un buque, lo es en mucha mayor escala al tener que desempeñar las diversas maniobras y evoluciones de que es susceptible un combate naval. A los males que se derivan de este hecho se unen los provenientes de la falta de ejercicio práctico y lo que forzosamente tiene que sobrevenir cuando no se remunera los servicios de los empleados públicos con la exactitud debida. Sorprende realmente que un país que ha gastado sumas tan fabulosas en la organización y desarrollo de nuestra Escuadra, un

país que ha pagado resignadamente muy cerca de tres millones de soles por 2 monitores que no valen tanto, fuera tan pródigo en gastos y obsequios dispendiosos y escatime sin embargo las sumas llamadas a satisfacer necesidades reales o ineludibles. Débese a este pésimo sistema de administración el poco empeño con que se solicita una plaza en nuestra Escuadra y en general ese desaliento o desidia con que suelen desempeñarse todos los cargos que dependen directa o indirectamente del Estado"[78].

Tal vez hoy nos pueda parecer pintoresco y hasta descabellado que para la designación de los comandantes de las diversas unidades de la Escuadra emitieran pública opinión no sólo políticos sino también periodistas y, en fin, cualquier ciudadano. Claro está que el Gobierno no tenía la obligación de aceptar dichas presiones, dichas opiniones, pero éstas generaban un clima que podía ser positivo o adverso para determinados jefes dentro de la opinión pública que como ya hemos dicho, seguía apasionadamente el curso de los aprestos navales.

Cuando el capitán de fragata Juan Bautista Cobián fue relevado del comando de la *Unión* por Nicolás del Portal, aquel se sintió vivamente ofendido y cursó cartas a los jefes más destacados: Grau, García y García, Montero, etc., pidiéndoles una opinión sincera sobre su competencia profesional y calidades morales. La respuesta, con términos más o menos parecidos, fue la misma: era un excelente oficial de marina y un caballero a carta cabal. Su relevo, pues, no debía tomarse como una sanción, sino más bien, obedecía a criterios políticos. Comentando estos sucesos decía *El Comercio*: "Parece que no ha faltado motivo para suscitar con nuevo ardor la cuestión cambio de algunos comandantes. Estos asuntos de suyo privativos y delicados —señalaba con toda razón el decano de la prensa nacional— debieran dejarse a la exclusiva acción de la dependencia del Ramo, que es donde se puede discernir con acierto cuestiones de competencia o conveniencia en la materia"[79].

Otro ejemplo de lo anteriormente dicho es este suelto publicado en *La Opinión Nacional* a fines de marzo: "Conviene indudablemente evitar patrióticas rivalidades entre nuestros esclarecidos marinos, pero para conseguirlo no se debe excluir del servicio a los que más méritos han contraído en largos años de carrera. Tampoco nos parece que hay derecho para

imponer al Gobierno oficiales subalternos que no deben nombrarse sino con acuerdo de los nuevos jefes; ni es el caso de ocuparse de los buques insignificantes.

Por consiguiente proponemos a ustedes para que sometan al acuerdo del Supremo Gobierno los siguientes nombramientos para nuestros buques más poderosos, seguros de que ustedes reconocerán que no nos guía sino la justicia al mérito, que todos aceptarán una proposición tan bien meditada como la que hacemos a continuación:

Para el *Huáscar*. Primer comandante el capitán de navío Manuel Villar. Segundo comandante el capitán de navío Miguel Grau.

Para la *Independencia*. Primer comandante el capitán de navío José Elcorobarrutia. Segundo comandante el capitán de navío Aurelio García y García.

Para el *Atahualpa*. Primer comandante el capitán de navío José María García. Segundo comandante el capitán de navío Camilo Carrillo.

Para el *Manco Cápac*. Primer comandante el capitán de navío José Rosendo Carreño. Segundo comandante el capitán de navío Nicolás del Portal"[80].

En este agitado clima pre-bélico, el ministro plenipotenciario de Chile en el Perú, Joaquín Godoy, envió una nota al ministro de Relaciones Exteriores, el 17 de marzo de 1879, en donde puntualizaba: "Son notorios los aprestos bélicos que ha empezado a hacer el Gobierno de Vuestra Excelencia desde que estalló el conflicto chileno: el ejército ha recibido considerable armamento, sigue incrementándose y se eleva ya a una cifra que sobrepasa en mucho a lo que en el estado de paz es requerido para el servicio ordinario, y una fuerte división de él, bien armada y copiosamente provista de pertrechos, ha sido aproximada al territorio que será teatro probablemente del combate que las fuerzas bolivianas se disponen a librar con las de Chile; las naves que componen la Armada peruana se concentran, se equipan y se aprestan como para abrir campaña, aumentando aceleradamente sus dotaciones y reforzando su armamento, embarcando municiones, víveres y comestibles, y entregándose a frecuentes y no usuales ejercicios..."[81].

Si bien la observación de Godoy no era absurda, el estado de neutralidad —que era el caso del Perú en ese momento— no prohibía armarse, más aún, era lo aconsejable, a fin de tener

capacidad de hacer respetar nuestros derechos y poder ofrecer, por igual, llegado el caso, garantías y seguridades a los Estados beligerantes[82].

"Para todo hay un momento marcado, y cada hecho tiene su tiempo marcado en el cielo", dice el Eclesiástico. Pues bien, con el laconismo propio en esa clase de documentos, la Orden General de la Armada, fechada en el Callao el 24 de marzo de 1879, disponía: "En atención a las actuales circunstancias y por convenir asi al mejor servicio S.E. el Presidente de la República se ha servido nombrar al señor Capitán de Navío D. Miguel Grau como comandante del monitor *Huáscar* ...".

Cuando la guerra con Chile es ya inevitable, Grau retoma el mando del buque con el cual lograría hazañas portentosas en defensa del Perú hasta el día de su gloriosa inmolación en Angamos. "La guerra naval —dijo con verdad Jacinto López— tuvo decoro, dignidad, brillo, emoción dramática, grandeza por el *Huáscar*. Pero el *Huáscar* era Grau" [83].

En el umbral mismo de la guerra hubo dos publicaciones en diarios limeños que motivaron encendidos comentarios. Una de ellas reproducía un extenso artículo aparecido en Chile con la firma de "A". Estaba dedicado al contralmirante Williams Rebolledo y era una razonada y documentadísima correlación de fuerzas entre las Escuadras del Perú y Chile. El autor, sin la menor duda, era un experto marino que veía con gran lucidez las posibilidades en combate del material de ambos países. El otro artículo, aparecido precisamente el 5 de abril de 1879, estaba firmado por el teniente segundo de la Marina de Guerra del Perú Eulogio Saldías. Allí pretendía, en resumen, que el *Huáscar* nada "tenía que envidiar a los blindados chilenos *Cochrane* y *Blanco Encalada*". Por su valor testimonial, como ejemplo de realismo, por una parte, y de pueril confianza, por la otra, ofrecemos a continuación ambos documentos:

"Las Escuadras de Chile y el Perú

Al Contra-Almirante Williams Rebolledo

No pertenecemos a la escuela de los belicosos. Pero pertenecemos a la escuela de los que aceptan la guerra con todas sus consecuencias (sin exceptuar una sola), cuando la guerra se hace cuestión de honra o de seguridad para la patria.

Por esto mismo no pertenecemos a las filas de los alarmistas y menos a las más numerosas de los alarmados.

Nos gusta ver sencillamente las cosas como son, sin más ni menos, tranquilamente, varonilmente, sin mirar atrás ni a los lados, sino de frente y derecho.

Nos gusta ante todo la verdad y creemos que lo único que hay útil y aprovechable para el país para el jefe como para el soldado, es esa verdad. Los países que hoy pretenden jugar a las escondidas con sus recursos militares se ponen simplemente en ridículo, así como los que exageran o disminuyen las fuerzas del enemigo extravían el criterio del país y de sus conductores y lo exponen a un triste fracaso.

Ayer, nada menos, hemos visto en un respetable diario de Santiago una larga lista de los buques que se atribuyen a la escuadra peruana y que se publica (enviada de Valparaíso) con la mejor intención del mundo, pero cuya enunciación puede inducir a los más funestos errores. Algunos de esos buques son completamente imaginarios y otros, convertidos hoy en inmóviles pontones, aparecen como blindados capaces de presentarse en línea de batalla.

Para desvanecer todo error de concepto vamos a publicar en seguida un estudio, o más bién, un parangón breve pero completo, y sobre todo auténtico, de las fuerzas navales de los dos países marítimos del Pacífico, que hoy están en mala hora mostrándose los puños. Ese parangón ha sido tomado de datos oficiales de reciente data, y por consiguiente respondemos de su exactitud.

Una observación previa antes de entrar en materia.

Hemos dicho que no pertenecíamos a la escuela de los belicosos, y precisamente publicamos este artículo en obsequio de la paz.

Queremos que los chilenos como los peruanos sepan lo que van a hacer antes de arrimar el lanza-fuego al estopín; y estamos persuadidos que una recapitulación verídica de las fuerzas de que cada combatiente va a disponer hará en uno y otro país, en uno y otro gobierno, mejor efecto que un protocolo de acomodo o una embajada de mediación.

Agregaremos todavía para caracterizar mejor nuestro propósito, otra consideración de actualidad, y es la de que, a nuestro juicio, el Perú no tiene razón de vida, ni de seguridad territorial, ni de derecho político, ni causa alguna internacional para intervenir en una cuestión de límites y de extremida-

des que es exclusivamente doméstica y de pared medianera entre Chile y Bolivia.

Y esa sinrazón de la intervención y aun de la mediación (que es muchas veces sólo una forma simulada de la intervención) se apoya no menos en la historia que en el derecho de gentes.

Porque el Perú desde que tuvo vida independiente ha invadido "cuatro veces" a sus limítrofes, sin que Chile haya dicho una sola palabra de agresión ni siquiera de consejo.

El Perú ha invadido dos veces el Ecuador.

En 1828 con La Mar (campaña y batalla de Tarqui, en territorio ecuatoriano).

En 1860 con Castilla (campamento de Mapasingue y asedio de Guayaquil, en territorio ecuatoriano).

El Perú invadió también dos veces a Bolivia.

En 1841 con Gamarra (campaña y batalla de Ingavi en territorio boliviano).

En 1857 con Castilla (ocupación militar de Cobija, territorio y ciudad boliviana).

Podría aun decirse en un sentido general que el Perú está interviniendo perpetuamente en los asuntos de Bolivia comercialmente, por el tránsito forzado de Arica y Tacna y políticamente porque Puno no es sino el cuartel general de todos los descontentos bolivianos, fomentados a veces por el Perú, internados otras, por el Perú también.

Y en todo eso Chile no ha tomado jamás ni tenía por qué tomar cartas: cuestión doméstica entre el Perú y Bolivia, por consiguiente cuestión vedada para nosotros.

Con esta ligera explicación del espíritu que nos anima al comparar las fuerzas de mar (únicas llamadas por ahora a entrar en juego) del Perú y de Chile, y salvada la puerilidad del secreto en estos asuntos que son públicos y constan de publicaciones corrientes en una y otra república, vamos a presentar en un resumen comprensivo las fuerzas navales de los dos países en un cuadro general que hará sencillas las explicaciones y comparaciones a que una y otra se prestan. He aquí ese cuadro:

ESCUADRA CHILENA	ESCUADRA PERUANA
Blindados	Blindados
Lord Cochrane, 6 cañones de 300	*Independencia*, 14 cañones, 2 de 150 y 12 de 70
Blanco Encalada, 6 id.	

	Monitores
	Huáscar, 2 de 300 *Atahualpa*, 2 de 500 *Manco Cápac*, 2 de 500
Buques de madera Corbetas	De madera Corbeta
Chacabuco 9 de 150,70 y 40 *O'Higgins*, 9 de 150, 70 y 40 *Esmeralda*, 12 de 68	*Unión*, 12 de 70
Cañoneras	Cañonera
Magallanes, 4 cañones de 70 *Covadonga*, 2 de 150	*Pilcomayo*, 2 de 70 y 4 de 40
Transportes	Transportes
Tolten	*Chalaco* *Limeña* *Mayro* *Talismán*
Pontones	Pontones
Valdivia *Thalaba*	*Apurímac* *Loa* *Tumbes* *Pachitea*

Resumen de la escuadra chilena		Resumen de la escuadra peruana	
2 Blindados con cañones	12	4 Blindados	20
3 Corbetas id id	30	1 Corbeta	12
2 Cañoneras id	6	1 Cañonera	6
Total	48	Total	38
2 Transportes		4 Transportes	
2 Pontones		4 Pontones	

La primera observación que salta al ojo en el cuadro precedente es una superioridad de la escuadra peruana en barcos blindados, porque consta de su nomenclatura que posee cuatro buques de esa especie con veinte cañones, al paso que Chile no dispone sino de dos con doce cañones.

Pero la superioridad del material peruano es sólo aparente por varias circunstancias que pasamos a tomar en consideración.

Desde luego la fragata *Independencia*, que ha sido la almiranta y el orgullo de nuestros vecinos, aunque excelente buque y construído con especial cuidado bajo la vigilancia del mejor oficial científico del Perú (el capitán Aurelio García) cuenta ya 14 años de vida y sus cañones de mayor calibre son sólo de 150 (como las colisas de cubierta de nuestras corbetas), al paso que su blindaje es apenas de cuatro pulgadas. Su casco es además de fierro y aunque está dividido en tres compartimientos longitudinales a prueba de agua, sabido es que la perforación del casco debajo de la línea de flotación es casi siempre mortal en los buques de ese material.

Por otra parte, la *Independencia*, se encontraba hasta hace poco fuera de combate por estar en astilleros mudándosele en el Callao sus calderos primitivos, reemplazados por otros encargados a Europa. Hace seis meses que se iba a emprender este trabajo, y sólo a última hora se anuncia su próxima terminación.

En cuanto a los monitores gemelos *Atahualpa* y *Manco Cápac*, es sabido que son fuertes "monitores de río" comprados en 1869 en el Mississippi por una suma enorme (3 millones de soles, si no estamos trascordados) y traidos a remolque desde el puerto de Alabama al del Callao, verdadera hazaña náutica para sus conductores el capitán Moor (sic) y el infortunado Ferreyros. Son por consiguiente verdaderas baterías flotantes como el antiguo *Loa* y el *Victoria*, pero no pueden considerarse como blindados, en el sentido que la guerra naval moderna atribuye a esta construcción.

Sin embargo padecen error grave los que creen que estos monitores sólo pueden obrar remolcados. Al contrario, en una mar llana, como la nuestra, pueden andar por sí solos hasta seis u ocho millas, con sus máquinas de alta y baja presión, sistema de todos los vapores de río en Estados Unidos.

Naturalmente son buques muy fuertes por que tienen un blindaje de cinco planchas alternadas de fierro de una pulgada cada plancha, y sus torres de 25 pies de diámetro, consisten en un blindaje doble, es decir de diez planchas de fierro de a pulgada, con un macizo de tres pies de roble americano como embono. Sus cañones son del sistema Rodman, de ánima lisa, ya anticuado, y disparan proyectiles de 500 libras.

No son, pues, los monitores peruanos buques despreciables, si bien muy difíciles de manejar, complicados e indóciles en todos sus movimientos sobre todo, en las punterías.

Por otra parte, ya Farragut en Mobile y el almirante Tegettloff en Lissa han enseñado a nuestros marinos como se pelea y echa a pique los más poderosos blindados y monitores. Todo eso es cuestión de pechar, y ya se sabe que en mar y tierra los huasos chilenos entienden algo de la vara...

Agregaremos, por último, que el *Atahualpa* se halla en buenas condiciones marineras después de una sólida reparación ejecutada en 1877. El *Manco Cápac*, tiene en mal estado sus calderos.

Como buques de acción inmediata y de campaña activa sólo quedan en pie en la marina peruana la *Independencia* y el famoso *Huáscar*, que es una nave verdaderamente formidable.

El *Huáscar* fue construido en 1865 en la dársena que los constructores Laird Hermanos tienen en Birkenhead, frente a Liverpool, y bajo la dirección del contralmirante Salcedo, que acaba de morir en Chile. Mide 1,130 toneladas. Su casco es de fierro de tres y un cuarto de pulgada de espesor (simple telaraña hoy día), y se haya blindado en la línea de flotación por planchas de fierro que tienen 4 1/2 pulgadas en el centro, y 2 1/2 hacia las extremidades, todo con un embono o sobrecama de madera de teak de diez pulgadas.

Todo esto es de poca cuenta hoy día, en vista del poder de perforación verdaderamente espantoso que ha adquirido la artillería de acero. Pero la torre del *Huáscar* es de potente resistencia porque se compone de un aparato giratorio compuesto de planchas de fierro de cinco y media pulgadas con sobrecama de catorce pulgadas de sólido teak. Esta torre está armada de dos cañones Armstrong que arrojan proyectiles de 300 libras. Tiene además sobre cubierta dos cañones de a 40 que no merecen tomarse en cuenta.

El *Huáscar* es un buque que anda bien (hasta 10 millas por hora) que gira con facilidad y que cuando se arma en combate, haciendo caer su borda al agua, presenta sólo una línea de seis pulgadas (casi el ancho de una mano) a las punterías enemigas. Sólo la torre queda visible y de blanco al cañón.

He aquí sus dimensiones marineras:

Eslora, 200 pies ingleses
Manga, 35 pies
Puntal, 28 id.
Calado de popa, 16 id.
Calado de proa, 15

Sus calderas han sido totalmente renovadas en 1877 y sus ligeras averías del combate de Pacocha, en mayo de ese año, fueron inmediatamente reparadas. Está listo para entrar al fuego.

El *Huáscar* con el *Manco Cápac* y el *Atahualpa*, tiene también aparatos para envolver con turbiones de agua hirviendo (vapor candente) a los grupos de abordaje. Pero es de presumir que los marinos chilenos no pelearán como los paraguayos, además de que conocen prácticamente las condiciones del chingue...

Resulta de lo que ligeramente apuntamos, que el único blindado de campaña y de servicio activo de que dispone hoy el Perú es el *Huáscar* con sus dos cañones de a 300. El *Huáscar* es una arma de ataque y de defensa. Los gemelos americanos son simplemente armas de resistencia, excepto en condiciones excepcionales de mar, viento, rumbo, etc. La *Independencia* apenas puede considerarse como blindado verdadero, si es bien un potente buque de guerra.

Ahora bien, ¿cuál es la fuerza de los dos blindados chilenos destinados (en el caso fatal de una guerra todavía improbable y en todo caso insensata por parte de los agresores) a ser sus contendores?

Echese simplemente una mirada al cuadro comparativo que hemos trazado más arriba.

Contra dos cañones embutidos en una torre, doce cañones del mismo calibre (30 libras) que hacen fuego sobre una batería despejada a todos los puntos del compás y tienen todas las mejoras de la artillería moderna. El blindaje es el doble más espeso (nueve pulgadas), la capacidad el doble mayor (2,032 toneladas) y el poder de propulsión verdaderamente terrible: mil caballos de fuerza cada uno, circunstancia que se valorizará sabiendo que los más veloces vapores de la Compañía Inglesa del Pacífico, como el *Limeña* y el *Chalaco* (transportes peruanos) tienen máquinas sólo de 300 y 400 caballos. Además, nuestros blindados giran sobre sí mismos como verdaderas torres, y de aquí una nueva y casi irresistible pujanza en el combate, fuera de otras muchas ventajas de detalle que son un secreto de los capitanes que mandan esas naves, y que por consiguiente el patriotismo aconseja silenciar. Nosotros no exhibimos sino lo que es público a todos, pero que otros no se han ocupado de condensar ni de comparar.

Se habrá notado que uno solo de nuestros blindados es mayor en porte que la fragata *Independencia* (28 toneladas más).

Lo anterior por lo que se refiere a los blindados de uno y otro país.

El dar a la fragata *Apurímac* como «blindado de rieles» y el *Tumbes* como buque de combate, es un simple desatino.

La *Apurímac* está fondeada en el Callao sin maquinaria ni calderas, convertida en escuela naval. El *Tumbes*, de la misma manera, es escuela de grumetes. El *Loa*, es un simple pontón.

Ahora respecto de los buques de madera, la superioridad de la marina de Chile no admite discusión.

Contra nuestras tres excelentes corbetas (el mejor buque de guerra para nuestros países la *O'Higgins*, la *Chacabuco* y la gloriosa *Esmeralda*) la marina peruana sólo puede oponer una sola, la *Unión*, bonita corbeta, pero que se haya descabalada desde que el terremoto de Arica lanzó su gemela, la *América*, una milla tierra adentro. La *Unión*, como se recordará, es de construcción francesa (Nantes 1864) y fue completamente reparada en Londres, en 1873.

Respecto de cañoneras, la misma inferioridad en cuanto al material naval del Perú. Tiene este país sólo la cañonera *Pilcomayo*, armada de dos cañones Parrots de 70 y 4 de 40. Es un buque nuevo, bonito y andador de 600 toneladas.

La *Pilcomayo* fue construida en Londres en 1874, pero nuestra cañonera *Magallanes*, es con todo más moderna y mide 772 toneladas con 260 caballos de fuerza. La *Covadonga*, cuyos calderos están en excelente estado, mide 412 toneladas y tiene 100 caballos de propulsión.

En lo que evidentemente aventaja el Perú a Chile es en buques de transporte, porque tiene el *Chalaco* desde 1865, el *Limeña* desde 1877 y el pequeño *Talismán*, desde que en 1874 se lo quitaron a Piérola. Es este un simple vapor de comercio de 310 toneladas, es decir, más o menos como nuestro *Tolten* que mide 240 toneladas.

Uno y otro buque carecen de armamento. El *Mayro*, transporte también del Perú, es un vapor de hélice de 671 toneladas, comprado en Estados Unidos en 1863. Tiene 16 años de servicio.

Se concibe que el Perú haya adquirido buenos transportes en razón de la continua movilidad a que le obligan sus fre-

cuentes convulsiones políticas. Pero esta es simple cuestión de compra y venta de los cascos más o menos andadores de la Compañía Sud-Americana o de la Compañía Inglesa. Además, Chile tendría hoy casi tantos transportes de tropa como el Perú sino hubiera vendido ayer en mala hora el *Ancud* y el *Abtao*, que puede comprar otra vez si le place.

En cuanto a pontones, la ventaja está por el Perú, desde que tiene anclados en su rada del Callao (además de sus magníficos diques) la fragata *Apurímac*, los blindados hechizos *Tumbes* y *Loa* y el vapor *Pachitea*. Este es simplemente el vapor americano que en 1869 trajo a remolque los dos monitores del Mississippi.

Una palabra todavía sobre la historia y período de vida de los principales buques de ambas armadas, porque, así como se juzga de la buena ropa según la sastrería que la ha hecho, así se forma criterio de los buques de guerra según el arsenal de que proceden. La *Independencia* fue construida en Londres por la conocida y respetable casa de Samuda en 1864 y 65. Tiene 14 años de vida. El *Huáscar* es de la misma fecha, pero de los constructores Laird Hermanos.

Los monitores yankees datan de la guerra civil de Estados Unidos y tienen, por consiguiente, la misma o mayor edad de los anteriores. Hace diez años que están al servicio del Perú, y entendemos que nunca se han movido del Callao y de Iquique.

La *Unión* fue construida por el celébre Arman, en Nantes, y esta circunstancia no recomienda su solidez.

En cuanto a nuestras corbetas, inclusa la vieja *Esmeralda*, son todas de construcción inglesa. Los blindados han sido dirigidos por el hábil constructor en jefe de la marina de guerra de Inglaterra Mr. Reed, en el puerto militar de Hull y tienen sólo cuatro años de mar (el *Cochrane*) y tres el *Blanco*. El primero fue echado al agua en mayo de 1874 y en enero de 1875 estaba en Valparaíso. Son, por consiguiente, dos buques flamantes. Fueron sus constructores los señores Earl y Cía., casa muy respetada.

Ahora, resumiéndonos en tres o cuatro conclusiones generales, parécenos conveniente establecer los siguientes hechos y puntos de comparación.

I. La marina peruana es más fuerte que la de Chile considerados sus blindados como baterías de defensa, anclados en sus puertos.

II. La superioridad de los blindados chilenos como buques de ataque y de combate en alta mar, queda perfectamente establecida.

III. En buques de madera, como número, capacidad y armamento, la superioridad del material chileno no admite demostración respecto del material peruano.

IV. El Perú se halla mejor dotado en buques de transporte para sus tropas y en pontones destinados al aprendizaje de sus oficiales y marinería.

V. La importancia del armamento naval de Chile es, por su calidad y construcción moderna y por su calibre, muy superior al material peruano, y además, tomando como ventaja el número, el primero dispone de 10 bocas de fuego más que el otro.

Se sabe que la última expresión de la guerra moderna está reducida al mayor peso de metal que puede arrojarse sobre el enemigo, en el menor tiempo posible.

En cuanto al "material humano", de capitán a paje, de propósito nos abstenemos de toda comparación por un principio de delicadeza común a las dos naciones todavía amigas, y porque eso no se mide anticipadamente por el espesor de la carne ni la velocidad del proyectil... sino que se pone a prueba en una hora y caso dado. La fuerza naval de las tripulaciones es siempre un argumento de guerra a posteriori[84].

La refutación del teniente Saldías, como ya quedó dicho, se publicó el 5 de abril de 1879, cuando ya estábamos en guerra contra Chile y debió de servir para entonar el patriotismo de los miles de manifestantes que recorrían las calles de Lima y el Callao reclamando la inmediata salida de la Escuadra. Su texto era el siguiente:

Los blindados chilenos y el monitor peruano Huáscar o *sea un examen comparativo entre las ventajas e inconvenientes de las baterías y las ventajas e inconvenientes de los monitores*

Mucho se ha hablado y aún se habla hoy mismo, más que nunca, de la marcada superioridad que existe entre la Escuadra chilena y la nuestra; y muy principalmente de la superioridad que existe entre los blindados que posee aquella nación, y el monitor *Huáscar* que nosotros poseemos. Se hace pues,

esencialmente preciso, desvanecer toda idea a ese respecto, comparando en general, para que no se nos tache de parciales, las ventajas e inconvenientes de uno y otro sistema de construcción; a fin de qué, aplicadas después al caso particular que hoy ocupa la atención de todos, las deducciones que emanen del exámen general, podamos emitir a ciencia cierta nuestra opinión, y asegurar entonces si existe o no, esa superioridad que en manera alguna tienen los blindados chilenos sobre nuestro blindado *Huáscar*.

Al estudiar una cuestión, que como ésta, deberá ser tratada en tesis general, por la importancia que le es propia; me es harto sensible tener que particularizarla: pero, háme movido a ello, la singular deducción que un anonimista presentaba como concluyente, al ocuparse del paralelo que formó entre las Escuadras chilena y peruana (véase *El Nacional* número 4,287), diciendo: "Contra dos cañones embutidos en una torre, doce cañones del mismo calibre (300 libras) que hacen fuego sobre una batería despejada, esto decía, refiriéndose a nuestro monitor *Huáscar*, y a sus dos blindados *Blanco Encalada* y *Cochrane*".

Veamos, pues, según nuestro examen, si tal aseveración es o no cierta; y en consecuencia, si la deducción aquella es o no lógica.

Ventajas e inconvenientes de las baterías

Entre las muchas contadas ventajas que ofrecen las baterías, las dos más principales han sido siempre: el poder emplear a un mismo tiempo de ataque, un gran número de cañones; y ofrecer a los artilleros, como al buque en general, más ventilación que la que brindan las torres; pero, no obstante, como adolecen de muchos inconvenientes, tales ventajas son pues, poco meritorias.

Así, son inconvenientes de las baterías:

1º Obligar al buque a que cambie de dirección, siempre que se desee hacer uso de la artillería de uno y otro costado; lo cual lo expone a servir de blanco impunemente al enemigo, durante la evolución. Si el buque es de ariete, e intenta servirse de él, o abandona el empleo de su artilleria, por su disposición tan lateral, o se concreta al empleo de sus cañones de caza, en cuyo caso, el fuego que dirija sobre el enemigo no podrá ser muy vivo.

2º. Necesita que los batientes de las partes estén cortados oblicuamente para servirse de su artillería, y muy imperfectamente, en caza o en retirada; y tal circunstancia, no puede menos que debilitarse en mucho la resistencia de los costados.

3º. Reconcentrar en un pequeño espacio a toda la gente y la artillería; lo cual no deja de ser peligroso, pues serán mayores los estragos producidos por el proyectil que llegue a introducirse en una batería.

4º Acumular excesivo humo de pólvora en sitio donde se hallan reunidos tantos individuos; y esto no puede menos que ser antihigiénico.

5º. Facilitar la violencia de los balances por su disposición tan lateral; razón que origina en muchos acorazados de baterías, movimientos oscilatorios de 15 y 20 grados de extensión, y demás parece decir lo pernicioso que es esto, no sólo para el buque en general, cuanto para su arboladura toda.

6º. Exijir el continuo ronzamiento de los cañones, cuando precisa hacer fuegos en caza o en retirada.

7º. Permitir el encapillamiento de los mares, con un poco de marejada simplemente; u obligar a mantener cerrada la batería, lo que es harto insalubre.

8º. Exponerse a explosiones nada extrañas causadas por la proximidad de la pólvora a lugares calurosos, como la máquina y cocinas.

9º. Imposibilitar, en fin, la defensa del buque en un viaje de travesía, pues en estas circunstancias, no sólo es imposible mantener abiertas las puertas, sino hallarse también excesivamente trincada la artillería y fuera de su sitio muchas veces, como sucede, por ejemplo, cuando se le trinca a la bretona.

Ventajas e inconvenientes de las torres

Son ventajas de los buques de torres:

1a.— Poder hacer fuego en casi toda la extensión del horizonte, sin que para ello haya necesidad de cambiar, de mover, tan siquiera, un punto al buque; lo cual es altamente indispensable en los canales estrechos, y muy útil en todos los casos de un combate.

2a.— Permitir el uso constante de la artillería, durante todas las evoluciones necesarias para el empleo del espolón; lo que no sucede con los buques de batería, que tienen que optar, o entre ella, o solamente su espolón; y en muy pocos y excepcionales casos de uno y otro elemento de ataque.

3a.— Presentar la menor superficie posible pudiendo en consecuencia ser más sólidamente blindado para las mismas dimensiones del buque.

4a.— Tener portas tan pequeñas, como sea posible al indispensable manejo de los cañones.

5a.— Permitir el juego de las arandelas, mientras no está en acción la artillería; lo que disminuye en mucho el riesgo que corren las artillerías estando al abrigo de las balas enemigas mientras se carga la pieza.

6a.— Colocar los cañones tan elevados como sea posible a la estabilidad del buque, y relativamente al desarrollo de la superficie acordada.

7a.— Facilitar muy ventajosamente los tiros paralelos a la quilla, sin el auxilio de colisas o cañones especiales, como sucede en los buques de batería.

8a.— Permitir que el buque se coloque oblicuamente con relación al enemigo, y aumentar así, por consiguiente, el espesor de la coraza, en razón del seno del ángulo de incidencia de los proyectiles agresores.

9a.— Disminuir en la misma proporcion de extensión, el blanco presentado al enemigo.

10a.— Aproarse con comodidad a la mar, y no obstante, poder hacer uso de su artillería en todos sentidos; a la vez que se evitan los fuertes balances que dificultarían las punterías.

11a.— Reconcentrar naturalmente el fuego de sus cañones, sin que la distancia a que se halle el blanco tenga una influencia sensible.

12a.— Permitir por la naturaleza de su disposición, seguir un blanco que cambie de lugar, en toda la extensión del horizonte; o tenerle siempre de punto en blanco mientras gira el buque.

13a.— No presentar constantemente más que la mitad del diámetro de la torre como superficie vulnerable, puesto que en un ángulo de 45° todas las balas rebotan; y por consiguiente, no tienen efecto sobre las partes oblicuas del cilindro-torre.

14a. Permitir blindar las torres con placas mas espesas que las de la coraza, lo cual, agregado a la oblicuidad que se le de al buque, aumenta relativamente el espesor de todo el blindaje.

15a.— Reconcentrar en medio del buque, la parte más pesada de la construcción; lo que probablemente hace balancear menos al buque.

De todo lo que acabamos de exponer resulta: que ahora que el mucho calibre de los cañones obliga a montar muy pocos, las torres son, pues, preferibles, tanto para disponer la artillería algo elevada, cuanto para disponer las mejores disposiciones del tiro.

No cabe duda que tal sistema de montaje adolece de algunos defectos; pero son éstos tan pequeños, tan de poca consideración, que no merecen absolutamente la pena de ser detallados. Así, pues, y refiriéndose exclusivamente, ya a las necesidades de la guerra y a las de la navegación, EL TIEMPO DE LOS BUQUES DE BATERIA HA PASADO, porque aunque existan muchísimos en la actualidad, y se sigan aún construyendo, en un combate necesitan siempre del apoyo de los monitores; o en su defecto, y para proceder así en armonía con los progresos de la época, se construyen buques, que a la vez de disponer de una batería, lucen sobre su cubierta una o dos torres, con cuyos cañones, o se hace un fuego simultáneo con los de la batería; o empachada esta, por cualquier accidente, queda el recurso de las torres.

Concluyamos pues este examen, diciendo, que los monitores son una muestra infalible del gigantesco paso dado por la Construcción Naval en la senda del progreso.

La fuerza, unida a la velocidad y a la resistencia: Hé aquí el problema que se ha tratado de resolver desde época bien remota; y que hoy haya solucionado por completo la construcción de los monitores.

La fuerza, unida a la velocidad y a la resistencia: Hé aquí las tres mas preciosas cualidades que debe poseer un buque, y que, reunidas, constituyen una alhaja harto valiosa.

Según esto, y juzgándonos ya bien penetrados de las ventajas e inconvenientes de uno y otro sistema de construcción, ¿trepidarémos ahora en condenar esa mentida superioridad que se ha venido atribuyendo a los blindados chilenos sobre nuestro monitor *Huáscar*? ¿Qué importa el calibre de sus cañones, ni su fuerza de penetración, si sus punterías no pueden ser tan buenas ni certeras sobre un blanco tan diminuto como es el que nuestro *Huáscar* presenta en son de combate? ¿Qué importa, en fin, su ponderada armadura, cuando las punterías de nuestro monitor pueden ser casi tan precisas como las que se hacen en tierra?

Convengamos, pues, en que sólo un espíritu muy marcado de parcialidad, o una equivocada idea, es la que ha podido

originar la creencia de que los blindados chilenos fuesen superiores a nuestro monitor *Huáscar*. Esa superioridad no existe; y de existir, solo es relativa, como tener seis cañones de a 300 en vez de dos que del mismo calibre tiene el *Huáscar*, y ser sus blindados de mayor espesor que la armadura que tiene el *Huáscar*. Pero ¿qué importa todo eso? ¿Garantizan acaso tales blindajes, la invulnerabilidad del que los lleva?

Recuérdense las mil experiencias hechas entre las corazas y los cañones, y los resultados contribuirán, sin duda, a desvanecer esa confianza que tan infundadamente inspiran las NUEVE PULGADAS de que tanto alarde hacen los blindados chilenos. Recuérdense, en fin, las ventajas que el sistema de monitor tiene sobre el de fragata, y se convencerán una vez más que no hay absolutamente superioridad alguna de estas sobre aquel.

Por consiguiente, y para concluir dirémos: que resaltando a la vista, la inmensa superioridad que existe de los monitores a las fragatas, por el examen general que acabamos de verificar sobre las ventajas e inconvenientes de uno y otro sistema de construcción, el *Huáscar*, pues, nada tiene que envidiar de los blindados "Chilenos", y sí estos, tienen mucho que envidiar y que TEMER de él.

EULOGIO SALDIAS

Teniente 2º de la Armada[85].

Ese mismo 5 de abril, en que se publicaba el artículo de Saldías, como una muestra más de la confianza de la ciudadanía en nuestros marinos, el poeta Emiliano Niño, en el mitin que tuvo lugar en el Callao, recitó estos versos impregnados de patriotismo:

"¡Compatriotas, marchemos a la guerra,
y que caiga deshecho a nuestros pies
ese nido asqueroso de reptiles,
que en la América puso Lucifer!

¡Marchemos!, que resuene en el combate
el eco formidable del cañón;
y flamee en los mares como siempre
poderosa la enseña bicolor"[86].

Era el último día de paz. Chile había prendido el fuego de la guerra en la costa sur del Pacífico.

ANEXO A

La Marina en abril de 1879 (*)

Cuaderno Nº 1. Marina.— Lista de revista de comisario pasada el día de la fecha (del 1º al 15 de abril de 1879) en el Departamento de Marina del Callao.

Comandancia General de Marina

Contra Almirante	Antonio A. de la Haza	Cmdte. Gral. de Marina
C.F. grad.	Gregorio Pérez	Secretario
C.C. grad.	Manuel Alzola	Ayudante
Sarg. Mayor grad.	Teodosio Bedoya	Ayudante
Oficial 2º del C. Pol.	Santiago Becerra	Archivero
	Vicente Castillo	Amanuense
	Miguel Dávila	Amanuense
	Alejandro O. Deustua	Escribano de Marina

Mayoría de Ordenes

C. de N.	Amaro G. Tizón	Mayor de Ordenes del Dpto.
C. de C.	José B. Benavides	2º Cmdte. de Arsenales
	Alberto Valle Riestra	Secretario
Teniente 1º	Antonio Jimeno	Ayudante

Considerados de Orden Superior

C.F. grad.	Alejandro Newell	Agregado
C. de C.	Arístides Aljovín	Agregado
C. de C.	Francisco Charún	Agregado
C. de C. grad.	José A. Zavala	Con licencia
Teniente 1º grad.	Serapio Tejerina	Con licencia
Teniente 2º	Manuel Dávila	Agregado
Teniente 2º grad.	Eulogio Saldías	Suspenso
Teniente 2º grad.	Heriberto Benítez	Suspenso
Alférez de Fragata	Fortunato Salaverry	Con licencia
Oficial 2º del C.P.	Tomás Urrutia	Enjuiciado
Tnte. Crnl. grad.	Jesús Domingo Valle	Agregado

Ajustamiento de haberes por abril de 1879
Comandancia Gral. de Marina

1 Contralmirante	350	Desc. montepío	14	Total:	336
1 C. de Corbeta (Secretario)	145	„	„	5.80 Total:	139.20

(*) Listas de Revista y Ajustamientos, abril 1879, Archivo del Centro de Estudios Histórico Militar (CEHMP).

ANEXO A

1	Tnte. 1º ayudante	85	„	„	3.40	Total: 81.60
1	Capitán de ejército ayud.	85	„	„	3.40	Total: 81.60
1	Oficial 2º del C. Político	70	„	„	2.60	Total: 67.40
1	Amanuense	50	„	„	2.00	Total: 48.00
1	Escribano de marina	30	„	„	---	Total: 30.00

Mayoría de Ordenes

1	C. de N.	280	Desc.	montepío	10.40	Total 269.60
1	C. de C.	145	„	„	5.80	Total: 139.20
1	Tnte. 1º	85	„	„	3.40	Total: 81.60

Arsenal de Marina

1	Inspector de Máquina	170
1	Maquinista auxiliar	150
1	Constructor naval	200
1	Primer Contramaestre	50
1	Segundo Condestable	30
1	Primer carpintero	45
1	Segundo carpintero	30
1	Segundo calafate	26
1	Herrero	40
1	Primer guardián	32
1	Segundo guardián	26
1	Patrón de lancha	22
1	Bocafragua	22
1	Cocinero de equipaje	22
	Cada marinero	16
1	Artillero ordinario	18

Lancha Urcos

1	Patrón	40
1	Cuarto maquinista	60
1	Fogonero	28

Fragata *Independencia.*— Lista de comisario que pasan los SS. jefes, oficialidad, tripulación y guarnición de la expresada en la fecha (del 1º al 15 de abril de 1879)

Oficiales de guerra

Cmdte. C. de N.	Juan G. More
2º Cmdte. C. de F.	Eugenio Raygada
Teniente 1º	Francisco León
Teniente 1º grad.	Melchor Ulloa
Teniente 1º grad.	Pedro Gárezon
Teniente 1º grad.	Eduardo Hidalgo
Teniente 2º grad.	Alfredo de la Haza

Teniente 2º grad.	Octavio Cavero
Alférez de Fragata	Mariano La Torre y Roncal
Sub-Teniente de Inf.	Ruperto Casapía

Aspirantes de Marina

Florentino Flores	José Andrés Morante
José Morales Saavedra	Arturo A. Narvarte
Adolfo Santillana	Arturo de la Haza
Domingo Valle Riestra	Javier García Maldonado
Manuel Villar	Carlos Swett

Oficiales Mayores

Contador Oficial 2º del C. Político	Otoniel Melena
Cirujano de 1ra. clase (contratado)	Ignacio Dianderas
Cirujano agregado	Enrique C. Basadre
Capellán	Fray José C. Sotil

Ingenieros

1er Maquinista	James Mc Rines
2do. Maquinista	Juan Dorward
3er. Maquinista	Guiseppe Zignago
4to. Maquinista	Pedro Falcón
4to. Maquinista	Archibald Mac Callum
Ayudante de máq.	Francisco Sifuentes (*Talismán*)

Nota: Sigue la relación de los demás tripulantes

Fragata *Apurímac.*— Lista de revista de comisario que pasa el comandante, oficialidad, tripulación y alumnos de la expresada en la fecha (del 1º al 12 de abril de 1879).

Oficiales de guerra

Cmdte. C. de N. grad.	Hipólito Cáceres
2º Cmdte. C. de C.	Juan P. de los Heros
Profesores	Anselmo Aréstegui
	Manuel I. León
	Félix Seminario
	Ricardo Frías
	Quintín Reyes

Oficiales Mayores

Contador-Cajero	José Ignacio Perla
Cirujano	Dr. Manuel Cantuarias López
Capellán Presbítero	Florentino Mindreau

ANEXO A

Inspectores de 1ra. clase

Gerardo Delgado	Diego Lamas
Manuel Remón	Ruperto Loyola
Juan Víctor	Juan Belmont
Domingo Guevara	Domingo Castro

Nota: Los alumnos son 151.

Aspirantes de marina

Carlos B. Tizón	Bruno Bueno
Daniel Rivera	Federico Sotomayor
Manuel Elías	Grimaldo Villavisencio

Nota: Téngase presente que los jóvenes a quienes hemos llamado "guardia marinas" hasta ese momento no lo eran, simplemente eran aspirantes.

Maquinistas

1er. maquinista	Guillermo Fistziman (sic)
2do. maquinista	Carlos Fontaine
3er. maquinista	Emilio Valladares
4to. maquinista	Henry Leuer (sic)
4to. maquinista	Domingo Quiroga (del *Chalaco*)
Ayudante de máquinas	Augusto Matheus
Calderero	Eduardo Glaspy

Oficiales de mar

1er. contramaestre	Nicolás Dueñas
2do. guardián	Francisco Sena
2do. guardián	Pablo Boza
1er. carpintero	Luis Landa
2do. carpintero	Ignacio Martínez
1er. calafate	Vicente Huailupo
Herrero	Williams Michel
Maestre de víveres	Manuel Mejía
Cocinero de equipaje	Rufino Estelo
Cocinero de 2da. cámara	Francisco Pérez
Mayordomo de cámara	Manuel Pineda
Cabo de timoneles	Henry Ward
Cabo de luces	Juan Solari
Farmacéutico	José Flores

Artilleros de preferencia

James Anderson	Jhon (sic) Gómez
Georgy Peeter (sic)	José Gómez
Atanasio Colalleraz (sic)	Francisco Spiell

Ajustamiento de haberes de la Fragata Apurímac

Cada guardamarina de 1ra.	32 soles
Cada guardiamarina de 2da.	26 soles
Cada condestable de 1ra.	45 soles
Cada carpintero de 1ra.	45 soles
Cada herrero	40 soles
Cada armero	30 soles
Cada farmacéutico	32 soles
Cada mayordomo de 1ra.	20 soles
Cada cocinero de equipaje	22 soles
Cada maestre de víveres	30 soles
Cada sastre	50 soles
Cada grumete	10 soles
Cada aprendiz	6 soles

Monitor *Huáscar.*— Lista de revista de comisario del 1º al 12 de abril de 1879.

Oficiales de guerra

Comandante C. de N.	Miguel Grau
2º Cmdte. C. de N. grad.	Ezequiel Otoya
3º Cmdte. C. de F. grad.	Ramón Freire
Teniente 1º	Pedro Rodríguez Salazar
Teniente 1º	Diego Ferré
Teniente 1º grad.	José Melitón Rodríguez
Teniente 2º	Carlos de los Heros
Teniente 2º grad.	Gervasio Santillana
Teniente 2º grad.	Jorge Velarde
Teniente 2º grad.	Fermín Diez Canseco
Capitán graduado	Mariano Bustamante
Capitán graduado	Manuel Arellano

Oficiales Mayores

Cirujano Mayor de Ejército	Dr. Santiago Távara
Cirujano (contratado)	Felipe M. Rotalde
Contador	José Bustamante
Practicante de medicina	José I. Canales
Tomás Proaño	Apóstolo Dimach
A. Trelles	Gregorio Cabezudo
Carlos Angulo	

Artilleros ordinarios

Williams Nories	Henry Smith
Eleodoro Dávila	Tomás Salazar
José Quesquén	Faustino Colán
Apolinario Salazar	Simón Hurtares
Juan Chunga	

ANEXO A

Marineros

Feliciano González
Aniceto Rivas
Pedro Unanue
Máximo Rentería
Enrique Ramírez
Manuel Cadenas
Ruperto Siles
John Henry Gil
Juan Márquez
Ramón Ruiz
Nieves Espinoza
José Valdivieso
Andrés Gordillo
Juan Arroyo
Simón Ponce
José Laiton
Juan García
José Suárez
Santos Beltrán
José Olaya
Pedro Rodríguez
Juan de Dios Marquina
Tomás Esteves
Pablo Villanueva
Jacinto López
Nicolás Bonilla
Lorenzo Villarosa
Manuel Pérez
José Velásquez
Alcides Gutiérrez
Manuel Alvarez
Tomás Godos
Mariano Portales
Henry Verguesse
Miguel Medrano
Anselmo Camba
Aparicio Robles
Miguel Vásquez
Manuel Gordillo
Manuel Beltrán
José Aniceto
Manuel Echerre
Manuel Piminchumo
Pedro Díaz
Francisco Cáceres
Manuel Ucañán
Mercedes Carrasco
Manuel Castro
Domingo Ucañan
Ventura Díaz

Grumetes

Carlos Vilela
Francisco Aguilar
Dámaso León
Estanislao Polanco
Casimiro Siles
Arturo Masías
Lizardo Izaguirre
Mariano Ibarra
Cipriano Gómez
Carlos Mera
Francisco Arciniega
Alberto Medina
Julio Espinoza

Cabos fogoneros

Duncan Leviton
Charles Estivinson (sic)
James Mc Carthey
John Thompson

Fogoneros

Alejandro Monroe
Gregorio Alzamora
Ramón Galicia
Carmen Vásquez
Tómas Burton
Isidro Alcíbar
Eduardo Green
José Celendón
Lino Arias
John Richardson
Andrés Mc Coll
Manuel Verdesoto

Carboneros

Alejandro Erton
James Gumetri (sic)
José Morales
José Castro
Tiburcio Ríos
Toribio Astudillo
Manuel Balbino
John Donovan
Juan Dávila

Columna Constitución
Soldados

Segundo Calderón
Francisco Llanos
Francisco Moreno
José Cortés
Juan Chunga
Juan Villareal
Ramón Piedra
Narciso López
Francisco Milán
Quiterio Gallardo
Manuel Montezuma
Juan Calvo
José Rivera
Basilio Chávez
Tomás Ramos
Manuel Ruiz
Manuel Rubí
José Menchola (sic)
Eusebio Gómez
Apolinario León
José Aguilar
Pedro Zapati (sic)
Clemente Lima
José Estrada
José M. González

Guarnición del batallón Ayacucho Nº 3

Sargento 1º
Cabo 1º
Cabo 2º
Cabo 2º
Cabo 2º
Corneta
Manuel Hurtado
Silverio Chuquiconso (sic)
Julio Villanueva
Francisco Valdivia
Bernardino Solorio (sic)
Cornelio Zúñiga

Soldados

Amaro Plaza
Hipólito Beltrán
Domingo Rivera
Manuel Pérez
José Calderón
Manuel Pizarro
Pascual Mena
Celestino Valdivia
Guillermo Barrios
Mariano Inga
Faustino Falconí
Tomás Flores
Víctor Vargas
Manuel López
Anacleto Alarcón
Fidel Talavera

Monítor *Atahualpa.*— Lista de revista de comisario del 1º al 12 de abril de 1879.

Oficial de guerra

Cmdte. C. de N. grad.
2do. Cmdte. C. de C.
Gregorio Miró Quesada
Honorato G. Tizón

ANEXO A

Teniente 1º grad.	Serapio Tejerina (con licencia)
Teniente 1º grad.	Manuel Becerra
Teniente 1º grad.	Carlos Corpancho
Teniente 2º	Gerardo Carrillo
Teniente 2º	Manuel Sánchez
Aspirante de marina	Próspero Monsalve
" "	Clemente Alcalá
" "	Emilio San Martín
" "	Lizandro García

Oficiales mayores

Contador	Juan Alfaro
Cirujano de 1ra. clase	Carlos C. Deglane

Maquinistas

1er. ingeniero	Roberto Reid
2do. ingeniero	Fidel Larriva
3er. ingeniero	Clodomiro González
4to. ingeniero	Santiago Castillo

Monitor *Manco Cápac.*— Lista de revista de comisario del 1º al 12 de abril de 1879.

Oficiales de guerra

Cmdte. C. de N.	Camilo N. Carrillo
2do. Cmdte. C. de F. grad.	Enrique N. Alayza
3er. Cmdte. C. de C.	Manuel I. Espinosa
Teniente 1º grad.	Vicente Espinoza
Teniente 1º grad.	Bernardo Smith
Teniente 2º	Ismael Mesa
Teniente 2º grad.	Gumercindo Calderón
Alférez de Fragata	Carlos Rodríguez
Guardiamarina	Carlos A. Leguía
"	Carlos Barandiarán
"	Luis B. Arce
"	Alberto C. Vargas
Aspirante	Felipe Alcorta

Oficiales Mayores

Cirujano	Eugenio Román
Contador	Pablo Cavero

Maquinistas

1er. maquinista	Thomas Colquhoum (sic)
2do. maquinista	Aníbal Alayza
3er. maquinista	Manuel Hidalgo

4to. maquinista	Richard Treneman
"	Charles Thomas
Oficial de mar farmacéutico	Eustaquio del Pozo

Nota: Camilo N. Carrillo se hizo cargo del monitor *Manco Cápac* por orden suprema del 3.4.79; los guardiamarinas Leguía, Barandiarán, Arce y Vargas desde el 4 pasaron a dicho buque.

Transporte *Chalaco.*— Lista de revista de comisario del 1º al 12 de abril de 1879.

Oficiales de guerra

Cmdte. C. de F.	Manuel A. Villavisencio
Teniente 1º	Enrique Carreño
Teniente 1º grad.	Luciano E. Arana
Teniente 1º grad.	Belisario Cruzat
Teniente 2º	José F. Urrutia
Teniente 2º	José Manzanares (en comisión)
Teniente 2º grad.	Decio E. Oyague
Teniente de infantería	Maximiliano Pitot

Oficiales mayores

Contador Of. 1º del Cuerpo Político	Pedro Herrada
Cirujano de 1ra. clase	Joaquín Diez Canseco

Maquinistas

1er. maquinista	Benjamín Botsford
2do. maquinista	John Randall
3er. maquinista	John Driscol
4to. maquinista	Benjamín Barraza

Oficiales de mar

Farmaceútico	Julián Mejía

Transporte *Limeña.*— Lista de revista de comisario del 1º al 12 de abril de 1879.

Oficiales de guerra

Cmdte. C. de N.	Juan José Raygada
C. de C.	Emilio M. Benavides
Teniente 2º	Julio Jiménez
Teniente 2º	Juan E. Taboada
Teniente 2º grad.	Ramón S. Carrión
Alférez de Fragata	Roberto Espinoza
Guardiamarina	Adolfo Gamero
Aspirante	Abel Raygada
Oficial de guarnición Sub-tnte.	José Cuentas

ANEXO A

Oficiales mayores

Contador Ofic. 2º del C. Político	César Alvarado
Cirujano Mayor	Doctor José I. León

Maquinistas

1er. maquinista	William Walker
2do. maquinista	James Lancie
3er. maquinista	Peter Mills
4to. maquinista	Gabriel Portal

Oficiales de mar

Farmaceútico	Abel Oliveira

Transporte *Talismán.*— Lista de revista de comisario del vapor transporte *Talismán* del 1º al 12 de abril de 1879.

Oficiales de guerra

Comandante C. de F.	Leopoldo Sánchez
C. de C. grad.	Federico Rincón
Tte. 1º grad.	Francisco Medina
Alférez de Fragata	Manuel G. Cárdenas
Alférez de Fragata	José A. Cañote

Oficiales mayores

Contador	Francisco Leyva

Aspirante de marina

Oswaldo Lama	Carlos Revoredo (de la dotación de la *Unión*)

Maquinistas

Primer maquinista	Samuel Mac Mahon
Cuarto maquinista	Emilio Agreda
Ayudante de maquinista	Francisco Sifuentes (de la *Independencia*)

Oficiales de mar

Primer guardián	José Garibaldi
Segundo guardián	Cayetano Soriano
Despensero	Guillermo Higginson

Nota: Obsérvese que Samuel Mac Mahon hasta abril de 1879 pertenecía al *Talismán*, de donde pasará, en su misma condición de primer maquinista, al *Huáscar.*

Vapor *Luisa.*— Lista de revista de comisario del 1º al 12 de abril de 1879.

Cmdte. Capitán de Corbeta	Francisco Frías
Teniente 2do.	Juan Francisco Otoya

Nota.— El *Luisa* contaba también con dos marineros.

Escuela Naval

Lista de revista de comisario del 1º al 12 de abril de 1879 que pasan el señor Director, jefe, oficiales, profesores, empleados subalternos de la expresada.

Jefes y profesores

Director C. de F.	José Marquina
Jefe del detall C. de F. g.	Froilán Morales-Profesor de práctica de cálculo de navegación
	Dr. Antenor Arias-Profesor de Derecho Internacional Marítimo
	Rafael Larrañaga-Cajero oficial 1º del Cuerpo Político, contador.
	Manuel Gil-Capellán

Empleados subalternos

Farmacéutico	Manuel Valderrama
Mayordomo	Antonio López
Cocinero	Antonio Zuloaga
Ayudante de cocina	José La Rosa
Sirviente	Manuel Mendoza
	José Manuel

Vapor *Marañón*.— Cuatro oficiales de mar, dos artilleros ordinarios y seis marineros.

Pontón *Meteoro*.— Lista de revista de comisario del 1º al 12 de abril de 1879, que pasan los SS. jefes, oficiales, profesores, alumnos, empleados subalternos y dotación.

Director C. de F.	José M. Marquina
Jefe del detall C. de C.	Darío C. Gutiérrez
Contador-cajero oficial 1º del cuerpo político	José G. Becerra
Médico cirujano de 2da. clase	José R. Fonseca
Profesor de gramática, filosofía, literatura y composición castellana	Manuel B. Pérez
Profesor de aritmética, álgebra y dibujo	Miguel A. Urbina
Profesor de francés	Sebastián Lorente y Benel
Profesor de inglés	Tomás Antony
Profesor de geografía	Enrique Benítez
Profesor de historia	Arturo García

ANEXO A

Profesor de álgebra, análisis y mecánica	Artidoro García Godos
Profesor de geometría descriptiva, dibujo y estereotomía	José F. Maticorena
Profesor de física, química y mineralogía	Pedro Valero
Profesor de armas	Francisco Courtheaux
Secretario amanuense	Joaquín A. Abalía
Inspectores	Mariano Siles, Juan Pardo, Gerónimo Salamanca y Pedro del Risco

Alumnos

Algunos alumnos se habían embarcado en los buques de la armada, desde el 2 de abril: Carlos B. Tizón, Javier Maldonado, Carlos Revoredo, Guillermo Spiers, Arturo de la Haza, Florentino Flores, Arturo Narvarte, Emilio Escobar, Emilio San Martín, Domingo Valle Riestra, Luis B. Arce, Alberto Vargas, Carlos Leguía, Carlos Barandiarán, Bruno Bueno, Daniel Rivera, Próspero Monsalve, Lizandro García, Felipe Alcorta, Adolfo Santillana, Ernesto Silva Rodríguez, Ricardo Cavenecia, Manuel M. Villar, José A. Huguet, José A. Morante, Federico Sotomayor, César Romero y Clemente Alcalá.

Corbeta *Unión.*— Lista de revista de comisario del 1º al 12 de abril de 1879.

Oficiales de guerra

Cmdte. general C. de N.	Aurelio García y García
Mayor de Ordenes C. de C.	Elías Aguirre
Tnte. Coronel de G.N.	Ricardo M. Spiell
Teniente 2do.	Julio E. Benítez
Teniente 2do.	Pedro Roel
Teniente 2do. grad.	Cristóbal Lastres
Capitán de la G.N.	Nicanor Alvarez Calderón
Archivero del M. de RR.EE.	Julio Benavides

Dotación

Comandante C. de N.	Nicolás F. Portal
2do. Comandante C. de C.	Juan Salaverry

Cañonera *Pilcomayo.*— Lista de revista de comisario del 1º de abril al 12 del mismo mes de 1879.

Comandante C. de F.	Antonio C. de la Guerra
2do. Comandante C. de C. grad.	Octavio Freire
Tnte. 1º grad.	Manuel C. de la Haza
Teniente 1º grad.	Carlos La Torre
Alférez de Fragata	Reynaldo de la Lama
Guardiamarina	Benjamín de la Haza

Aspirantes de marina

Ernesto Silva Rodríguez	Ricardo Cavenecia

Oficiales mayores

Cirujano de 2da. clase	Dr. Ricardo Pérez
Contador oficial 3ro. del C.P.	Wenceslao Alvarado

Oficiales de mar

Farmacéutico	Lorenzo Samamé

Nota: El alférez Reynaldo de la Lama fue trasbordado del *Huáscar* con fecha 3 de abril, el aspirante de marina Ernesto Silva fue destinado por la Comandancia General de Marina, y dos días después hizo lo mismo con Ricardo Cavenecia.

Factoría Naval de Bellavista

Del 1º al 14 de abril de 1879 se dan estos informes de personal:

C. de N. grad.	Federico Lara	Superintendente
	Ignacio Meave	Contador interventor
	Jorge B. Soulsby	Director de obras
	Ignacio Meave Olazábal	Tenedor de libros
	Ramón Salazar	Guardaalmacenes
	Carlos Tizón	Amanuense

Capitanías de Puerto

Pabellón de Pica.— C. de C. Lino M. Cueto-Capitán de puerto
Huanillos.— C. de C. José Rosas-Teniente gobernador de las guaneras del sur
C. de F. grad. Santiago de la Haza-Capitán de puerto
Tarapacá.— C. de puerto-Salomé Porras
Pisagua.— C. de N. grad. José Becerra-Capitán de puerto
Arica.— C. de F. grad. Eduardo Raygada-Capitán de puerto
Ilo.— C. de C. Rómulo G. Tizón-Capitán de puerto
Mollendo.— C. de F. grad. Pantaleón Fernandini-Capitán de puerto
Chilca.— Inspector de Resguardo Pantaleón Molina-Capitán de puerto
Lomas.— Teniente 2do. Santiago Torrico-Capitán de puerto
Chala.— Sargento Mayor Ramón Valdivia-Capitán de puerto
Pisco.— C. de F. Julio Sagasti-Capitán de puerto
Tambo de Mora.— C. de C. grad. Agustín Detan-Capitán de puerto
Cerro Azul.— Teniente 2do. grad. Agustín Arrieta-Capitán de puerto
Huacho.— C. de F. Daniel R. de la Rosa-Capitán de puerto
Supe.— Oficial 2do. del cuerpo político Adolfo Rueda-Capitán de puerto
Casma.— C. de C. grad. Arístides Collazos-Capitán de puerto
Samanco.— Inspector del resguardo Manuel E. Romero-Capitán de puerto
Salaverry.— C. de C. José Manuel Silva-Capitán de puerto
Malabrigo.— C. de C. Juan B. Palacios-Capitán de puerto
Pacasmayo.— C. de C. Daniel de la Torre Ugarte-Capitán de puerto
Pimentel.— Tnte. 1ro. grad. Miguel Espinosa-Capitán de puerto
Sechura.— Teniente 1ro. Viriato de la Haza-Capitán de puerto.

NOTAS AL CAPITULO VIII

1. DAVALOS Y LISSON, Pedro... *Leguía (1875-1899). Contribución al estudio de la Historia Contemporánea de la América Latina.* Barcelona, Imprenta Montaner y Simón, 1928, cap. II, pp. 32, 33.
2. *Ibídem.*
3. MARTIN, José Carlos... *Manuel Pardo en Chile.* Lima, Talleres Gráficos P.L. Villanueva, 1978, p. 24.
4. MARTIN, José Carlos... Op. cit., p. 49.
5. *El Comercio*, edición del lunes 29 de abril de 1878.
6. *El Comercio*, edición del viernes 3 de mayo de 1878.
7. *El Comercio*, edición del sábado 4 de mayo de 1878.
8. Reproducido en *El Comercio*, sábado 4 de mayo de 1878, edición de la mañana.
9. *Ibídem.*
10. *Ibídem.*
11. *El Comercio*, jueves 16 de mayo de 1878, edición de la mañana.
12. Reproducido en *El Comercio*, viernes 17 de mayo de 1878, edición de la mañana. Habría que añadir que en la época que historiamos a los almirantes se les llamaba también generales.
13. *Ibídem.*
14. *La Patria*, edición del 7 de agosto de 1878.
15. *Ibídem.*
16. MARTIN, José Carlos... Op. cit., pp. 58, 59.
17. BASADRE, Jorge... *Historia de la República del Perú.* Lima, Editorial Universitaria, 1969, sexta edición, T. VII, cap. XCI, p. 254.
18. DAVALOS Y LISSON, Pedro... *Por qué hice fortuna.* Tercera Parte, Lima, Librería e Imprenta Gil S.A., 1942, pp. 19-20.
19. MARTIN, José Carlos... Op. cit., p. 61.
20. MARTIN, José Carlos... Op. cit., p. 62.
21. *La Patria*, edición del 4 de noviembre de 1878.

21A. *El Nacional*, edición del 14 de setiembre de 1878.

22. *El Nacional*, edición del 15 de noviembre de 1878.
23. *El Comercio*, edición de la tarde, 16 de noviembre de 1878.
24. *El Comercio*, 26 de noviembre de 1878, edición de la mañana.
25. *ibídem.*
26. *Ibídem.*
27. *El Comercio*, del 5 de diciembre de 1875, edición de la mañana.
28. LOPEZ MARTINEZ, Héctor... *Notas sobre Grau y otros temas de la Guerra con Chile.* Lima, Imprenta de la Marina de Guerra del Perú, 1980, p. 7 y siguientes.

29. IRIGOYEN, Pedro... *La Alianza Perú-Boliviana y Argentina y la Declaratoria de guerra de Chile.* Lima, San Marti y Cía., 1921, p. 215.
30. BARROS, Mario... *Historia Diplomática de Chile.* Barcelona, Ediciones Ariel, 1970, cap. XI, p. 321.
31. BARROS, Mario... Op. cit., p. 322.
32. *Ibídem.*
33. YZAGUIRRE, Jaime... *Breve historia de las fronteras de Chile.* Santiago, Editorial Universitaria, 1978, cap. VI, p. 84.
34. BASADRE, Jorge... Op. cit., T. VIII, cap. XCV, p. 28.
35. IRIGOYEN, Pedro... Op. cit., p. 227.
36. BASADRE, Jorge... Op. cit., T. VIII, cap. XCV, p. 28.
37. Libro de Actas del Consejo de Ministros, año 1875-1879. Publicada con introducción de Julio Luna G.P. en: *Revista Histórica,* T. XXXII, Lima, 1979-1980, p. 30.
38. *Ibídem.*
39. BASADRE, Jorge... Op. cit., T. VIII, cap. XCV. p. 24.
40. *Ibídem.*
41. Libro de Actas del Consejo de Ministros. Op. cit., p. 46.
42. LOPEZ MARTINEZ, Héctor... Op. cit., p. 85 a 88.
43. Libro de Actas del Consejo de Ministros, Op. cit., p. 47.
44. MIRO QUESADA, Aurelio... *Don José Antonio Miró Quesada* (1845-1930). Lima, Imprenta Torres Aguirre. S/F p. 132.
45. MIRO QUESADA, Aurelio... Op. cit., p. 133.
46. VICUÑA MACKENNA, Benjamín... *Historia de la Campaña de Tarapacá.* Santiago, Imprenta y Litografía de Pedro Cadou, 1880, T. I, cap. XV, p. 426 y siguiente.
47. LOPEZ MARTINEZ, Héctor... *La prensa limeña y la ocupación de Antofagasta,* en: *El Comercio,* 14 y 15 de febrero de 1979.
48. Libro de Actas del Consejo de Ministros. Op. cit., p. 47.
49. Libro de Actas del Consejo de Ministros. Op. cit., p. 48.
50. LAVALLE, José Antonio de... *Mi Misión en Chile en 1879.* Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1979, pp. 14, 15.
51. LOPEZ MARTINEZ, Héctor... Op. cit., p. 96, 97.
52. LAVALLE, José Antonio de... Op. cit., p. 135.
53. *El Nacional,* edición del 8 de marzo de 1879.
54. GAMARRA, Abelardo (*El Tunante*)... *Rasgos de pluma.* Lima, Editorial Víctor A. Torres, 1899, p. 25.
55. *El Nacional,* edición del 8 de marzo de 1879.
56. RAYGADA, Carlos... *Guía Musical del Perú,* en: *Fénix,* Revista de la Biblioteca Nacional, Nº 12, Lima, 1956-57, p. 30.
57. *La Opinión Nacional,* edición del 17 de marzo de 1879.
58. *El Nacional,* edición del 15 de marzo de 1879.
59. GAMARRA, Abelardo... Op. cit., p. 26.
60. LEVANO, César... *Los eslabones perdidos de la peruana marinera,* en *Caretas,* Lima, 1953, Nº 327, pp. 42, 43.
61. GAMARRA, Abelardo... Op. cit., p. 26.
62. *El Comercio,* viernes 7 de marzo de 1879, edición de la tarde.
63. Editorial de *La Opinión Nacional.* Reproducido en *El Comercio,* viernes 7 de marzo de 1879, edición de la mañana.
64. *El Comercio,* sábado 1º de marzo de 1879, edición de la mañana.

65. *El Comercio*, Lunes 3 de marzo de 1879, edición de la tarde.
66. *El Comercio*, martes 4 de marzo de 1879, edición de la tarde.
67. Editorial de *El Nacional*. Reproducido en *El Comercio*, jueves 6 de marzo de 1879, edición de la mañana.
68. *El Comercio*, viernes 7 de marzo de 1879, edición de la tarde.
69. *El Comercio*, viernes 7 de marzo de 1879, edición de la tarde.
70. *El Comercio*, sábado 8 de marzo de 1879, edición de la tarde.
71. *El Comercio*, martes 11 de marzo de 1879, edición de la tarde.
72. *El Comercio*, viernes 14 de marzo de 1879, edición de la mañana.
73. *El Comercio*, miércoles 12 de marzo de 1879, edición de la mañana.
74. *El Comercio*, jueves 13 de marzo de 1879, edición de la mañana.
75. *El Comercio*, viernes 14 de marzo de 1879, edición de la tarde.
76. *El Comercio*, jueves 13 de marzo de 1879, edición de la tarde.
77. *El Comercio*, jueves 27 de marzo de 1879, edición de la mañana.
78. *El Comercio*, lunes 3 de marzo de 1879, edición de la mañana.
79. *El Comercio*, viernes 14 de marzo de 1879, edición de la mañana.
80. Carta enviada a *La Opinión Nacional* por unos lectores, reproducida en: *El Comercio*, viernes 28 de marzo de 1879, edición de la tarde.
81. PACHECO-ZEGARRA, G... *Guerra declarada al Perú y Bolivia por Chile. Causas-documentos-comentarios*. Lima, Imprenta Liberal, 1899, p. 57 y siguientes.
82. *Ibídem*.
83. LOPEZ MARTINEZ, Héctor... *Grau y el Huáscar*, en: *El Comercio*, 24 de marzo de 1979.
84. *El Comercio*, edición del 31 de marzo de 1879.
85. *El Comercio*, abril 5 de 1879, edición de la tarde.
86. LOPEZ MARTINEZ, Héctor... Op. cit., p. 68.

INDICE DE ILUSTRACIONES

Pag.

Manuel Pardo. Primer Presidente civil del Perú. Sus esfuerzos fueron inútiles para contener la crisis fiscal 29

Diputado Miguel Grau. En el Parlamento como en la Armada y en su vida particular, fue un arquetipo, de hombría de bien, de patriotismo, de sentido de responsabilidad 31

Simeón Tejeda. Uno de los líderes más importantes del civilismo. Su prematura muerte impidió su candidatura a la Presidencia de la República 34

Francisco Rosas. Otro de los líderes más importantes del civilismo. Su candidatura a la Presidencia de la República no prosperó. Fué un notable parlamentario 34

Contralmirante Lizardo Montero. Manuel Pardo no apoyó su candidatura a la Presidencia de la República en 1876 37

Iglesia de San Francisco, uno de los lugares más bellos y representativos de Lima. Fotografía tomada antes de la guerra con Chile 41

Vapor *Yavarí* en el muelle de Chililaya, en el lago Titicaca 44

General Mariano Ignacio Prado. Gobernó al Perú entre 1876 y 1879. Figura principal en una época turbulenta y trágica de nuestra historia (A color) 55

Contralmirante Lizardo Montero. No sólo fue un brillante oficial de Marina, sino también un político destacado en la década 1874-1884 (A color) 56

Fragata blindada *Independencia*. Estaba con sus máquinas en muy mal estado y sólo podía andar 5 nudos por hora, en 1877. Era comandada por el capitán de navío Juan Guillermo More 68

Páginas del Escalafón del cuerpo general de la Armada de 1877 74-75

Contralmirante Antonio A. de la Haza. Fue el primer marino que llegó a ser Ministro de Guerra y Marina. Su desempeño en ese cargo, pese a innumerables dificultades fue brillante 79

Pág.

Capitán de navío Aurelio García y García. Encabezó el motín "de los cabitos" en contra de la política vacilante de Mariano Ignacio Prado 85

Vista panorámica del muelle y Dársena del Callao durante los años previos a la guerra con Chile 108

El viejo *Apurímac* donde se formaron muchos marinos peruanos 115

Las hazañas del *Huáscar* que lo hicieron un buque legendario comenzaron en 1877, en las aguas de Pacocha 122

Puerto de Arica. Era después del Callao, el más importante del Perú antes de la guerra con Chile 128-129

El dique del Callao 141

Vicealmirante en traje N°1 (de gala) (A color) 175

Vicealmirante en traje N° 3 (media gala) (A color) 175

Capitán de navío en traje N° 1 (de gala) (A color) 176

Oficial en traje N° 3 (media gala) (A color) 176

Oficial en traje N° 5, con cordones de Estado Mayor de Fuerza Naval 180

Oficiales en traje de saco N° 7 y 8 (Traje de saco verano y traje de saco invierno) 180

Primer contramaestre en traje de paseo (Gala y media gala) 181

Cabo de mar con uniforme de invierno 181

Cabo de mar con uniforme de verano 181

Vista panorámica del puerto del Callao, hacia el año 1878 198

Elías Aguirre. Era el comandante de la *Chanchamayo* cuando se produjo el naufragio que perdió a este buque. Moriría valientemente junto a Grau en el combate de Angamos 213

El puerto de Iquique, el más importante del departamento de Tarapacá, famoso por los embarques de salitre 218

Capitán de navío Miguel Grau. Como Comandante General de Marina impidió que prosperara en el Callao el llamado "motín de los cabitos" 223

Capitán de navío Aurelio García y García. Marino notable, científico, diplomático y político. Una de las grandes personalidades navales del siglo XIX (A color) 231

INDICE DE ILUSTRACIONES

Pág.

Las fronteras del Perú antes de la guerra con Chile. Arica y Tarapacá eran territorios valiosos y entrañablemente unidos desde siempre a nuestra geografía (A color) 232

El monitor *Manco Cápac* era ya un buque totalmente obsoleto, incluso inoperativo en vísperas de la guerra con Chile. Su compra junto con el *Atahualpa*, fue un gran error 239

Cuadro general de los buques de guerra y transportes de la Escuadra Nacional 256

La respuesta de Piérola al enviado del almirante inglés es digna del bronce. En sus palabras vibraba el honor nacional 297

Federico Alzamora. Era el comandante del *Huáscar* cuando se sublevó a favor de don Nicolás de Piérola. Nada pudo hacer para impedirlo 301

Uno de los marinos más destacados del Perú; Bernabé Carrasco. Era teniente cuando capturó el monitor *Huáscar* durante la sublevación de 1877 306

Don Nicolás de Piérola. El rebelde constante, el hombre sobre el cual se depositaban la fe, la esperanza y los anhelos patrióticos de miles de peruanos (A color) 317

Acuarela de origen inglés que se conserva en el Museo Naval del Perú. Muestra el combate entre el monitor *Huáscar* y dos unidades británicas en las alturas de Pacocha (A color) 318

Juan Duffó. Junto a los hermanos Carrasco fue el artífice de la captura del *Huáscar* para ponerlo al servicio de la rebelión acaudillada por don Nicolás de Piérola 331

Doctor José Antonio García y García. Ministro de Relaciones Exteriores al momento en que se produjo la rebelión del *Huáscar* 337

H.M.S. *Shah* que combatió con el *Huáscar* el 29 de mayo de 1877 frente a Pacocha 345

El puerto de Iquique. Uno de los más ricos del Perú, sufrió graves daños con el terremoto de mayo de 1877 348

Un grabado de la época que ilustraba una nota periodística sobre el naufragio del vapor inglés *John Elder*, en años posteriores al presente relato 354

Capitán de navío Luis Germán Astete. Nicolás de Piérola le confió la Comandancia General de la Escuadra durante la rebelión del monitor *Huáscar*. Moriría heroicamente en la batalla de Huamachuco el 10 de julio de 1883 359

Pág.

Félix Cipriano Coronel Zegarra. Era representante diplomático del Perú en Chile durante la rebelión del *Huáscar* 362

Capitán de fragata Luis Germán Astete. Leal colaborador de Piérola (A color) 371

Oleo de autor nacional anónimo, existente en el Museo Naval del Perú, que representa el combate de Pacocha (A color) 372-373

Monitor *Huáscar* con la bandera al tope, navegando en aguas peruanas. Su leyenda comenzó en Pacocha y no terminará jamás. Esta pintura se conserva en la Asociación de Oficiales Generales (A color) 374

General Luis La Puerta. Primer Vice-Presidente de Mariano Ignacio Prado 380

Puerto de Pisagua en los días de la rebelión del monitor *Huáscar* 386

Plano de los desplazamientos del *Huáscar*, Escuadra de Operaciones y los buques ingleses en mayo de 1877 (A color) 397

Plano de los desplazamientos del *Huáscar*, Escuadra de Operaciones y de los buques ingleses, entre el 23 y el 31 de mayo de 1877 (A color) 399

Nicolás de Piérola. El infatigable conspirador. Después de fracasar en la expedición del *Talismán* decidió iniciar una revolución a bordo del *Huáscar* 412

Serie de acuarelas referentes al combate de Pacocha, pintadas por el marino británico Rudolph de Lisle que participó en la acción 424-425

Guillermo Billinghurst. Uno de los más leales y sacrificados colaboradores de Nicolás de Piérola. Más tarde sería Presidente de la República 428

Roberto Whitehead. Inventor del torpedo automóvil submarino que llevó su nombre 430

Dibujo del modelo de embarcación que hizo construir Luppis 433

Modelo de guardacosta Luppis con propulsión a hélice precursor del torpedo automóvil 436

Primer torpedo construído por Whitehead en 1866 436

Torpedo automóvil Whitehead 440

El primer torpedo Whitehead 1866 (arriba) y uno de los primeros torpedos producidos en serie en 1875 (abajo) 440

INDICE DE ILUSTRACIONES

Pág.

Vistas longitudinales que muestran la evolución de las características de los torpedos construídos en la fábrica de torpedos de Fiume entre 1868-1886 443

Dibujo de un sistema de lanzamiento de torpedo, correspondiente a uno de los primeros tipos de torpedos Whitehead 447

Manuel Fernández Dávila. Uno de los oficiales que junto a los hermanos Carrasco colaboró en la rebelión del *Huáscar* 454

Primera página de la respuesta del capitán de navío Juan Guillermo More a don Nicolás de Piérola 462

Piérola pide garantías para sus hombres, ninguna para él. Una prueba más de la gallardía del *Califa* 464

Alegoría con motivos clásicos en honor de los hombres que a bordo del monitor *Huáscar* defendieron el honor nacional en aguas de Pacocha (A color) 477

Capitán de navío Juan Guillermo More. Modelo de caballerosidad y del leal cumplimiento del deber (A color) 478

Calle de Espaderos, una de las más centricas e importantes de Lima. Escenario de la protesta cuidadana contra los ingleses, después de Pacocha 488

Adolfo King. Personaje muy querido y respetado en el Callao. Encabezó la protesta contra los ingleses después de Pacocha. Murió gallardamente en el Morro de Arica el 7 de junio de 1880. 491

Manuel Pardo. Jefe del Partido Civil. Su trágica desaparición puso al país al borde del abismo. Tuvo como correligionarios a los más destacados oficiales de Marina (A color) 521

Nicolás de Piérola. Pacocha es tal vez uno de los momentos culminantes en la trayectoria de Piérola (A color) 522

Página Nº uno del histórico parte del capitan de fragata Luis Germán Astete, Comandante General de la Escuadra Regeneradora, dando cuenta del combate de Pacocha al jefe supremo, don Nicolás de Piérola 550

Páginas Nº uno y tres del parte del capitán de corbeta Manuel María Carrasco, al Comandante General de la Escuadra Regeneradora, dándole cuenta de las averías sufridas por el *Huáscar* en el combate 557-558

Plano de Pacocha y del combate entre los buques de S.M.B. *Shah* y *Amethyst* y el monitor peruano *Huáscar*, fechado el 17 de setiembre de 1877 562

Pág.

Carátula del libro de José Antonio García y García sobre la rebelión del monitor *Huáscar* 570

Páginas Nº uno y cuatro de la relación de personajes que tomaron parte en el combate de Pacocha 588-589

Acta de la sesión del Consejo de Ministros del 11 de mayo de 1877, donde se decide la compra del vapor transporte *Limeña* 596

Acta de la sesión del Consejo de Ministros del 7 de mayo de 1877, en donde se da cuenta de la rebeldía del monitor *Huáscar* 604-605

Soneto de Ricardo Palma en homenaje al héroe de Pacocha 636

El vapor *Amazonas* de la Compañía Sudamericana de Vapores. Estaba destinado a cubrir la ruta entre Valparaíso y Panamá 653

Arica era después del Callao el puerto más importante del Perú en la década de los años 70 del siglo pasado. Vemos el morro con la bandera bicolor al tope 659

Así eran las labores de carga y descarga en el puerto del Callao, hacia 1879 663

Vista de la aduana del Callao, cuando funcionaba en el castillo del Real Felipe 673

Camilo Carrillo. Marino, científico y político. Fue una de las figuras más destacadas de nuestra marina en el siglo XIX 679

Malecón de Chorrillos, el balneario más importante del Perú antes de la guerra del Pacífico 682

Capitán de navío Camilo Carrillo. Fue un gran científico, un maestro de profunda vocación un marino que llegó a la política para servir al país en sus horas más difíciles (A color) 695

Objetos personales pertenecientes al contralmirante Lizardo Montero (A color) 696

Representación gráfica del pasaje de Mercurio por el disco del Sol, observado en Paita 704

Lizardo Montero, contralmirante de nuestra Marina de Guerra y caudillo civilista. Fue rival de Mariano Ignacio Prado en las elecciones de 1876 729

Asesinato de Manuel Pardo en la puerta del Senado 739

INDICE DE ILUSTRACIONES

Pág.

Manuel Pardo y Lavalle. Jefe del civilismo. No confió en Lizardo Montero para candidato de su partido en 1876. Prefirió apoyar a Marino Ignacio Prado 743

Carlos M. Elías. Ferviente civilista, amigo entrañable y compadre de Miguel Grau 748

Mariano Ignacio Prado. Presidente del Perú al producirse la guerra del 79 765

Hilarión Daza. Presidente de Bolivia al producirse la guerra del 79 764

Abelardo Gamarra. Hizo famoso el seudónimo de *El Tunante*. Periodista, literato, fue él quien dio nombre a nuestro baile nacional "la marinera" 771

INDICE ANALITICO

A

Abtao, combate de, 217, 262, 298, 640, 645
Angamos, combate de, 24, 32, 103, 110, 169, 213, 217, 277, 507, 781
Apostadero fluvial de Iquitos, 242, 243, 244
Arman, casa constructora de buques, 789
Arsenal Naval, 81, 107, 187, 197, 199, 201, 202, 222, 248, 268, 274, 302, 507, 513, 664 (ubicación), 665
Ascensos, 82, 83, 86, 87, 88 (ley), 111, 271, 381 a 384 (a los rebeldes del *Huáscar*), 534

B

Barbier y Fenestre, casa constructora de faros, 269
Batoum, combate de, 431

BUQUES, RELACION DE:

Abtao, transporte chileno, 791
Affondatore, monitor austriaco, 590
Alabama, blindado norteamericano, 567
Amazonas, vapor mercante, 350, 653
América, corbeta peruana, 640, 788
Amethyst, corbeta inglesa, 236, 341, 343, 352, 379, 405, 407, 408, 409, 410, 416, 417, 419, 420, 421, 422, 423, 429, 439, 441, 445, 449, 459, 482, 535, 536, 541, 543, 548, 549, 553, 554, 555, 556, 559, 560, 562, 563, 564, 565, 567, 584, 585, 590, 591, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 614, 622, 631, 632, 633, 635, 638, 640, 643, 644
Ancud, transporte chileno, 789
Andes, monitor argentino, 751
Anna, buque norteamericano, 627
Apurímac, fragata pontón peruana, 70, 115, 116 (escuela de grumetes), 118, 124, 125, 127, 195, 204, 206, 207, 241, 242, 256, 261, 262, 265, 266, 290, 298, 300, 304, 307, 339, 340, 344, 384, 640, 645, 683, 784, 788, 789, 798, 800
Arequipa, pontón peruano, 110
Arica, vapor mercante, 226
Atacama, vapor mercante, 226
Atahualpa, monitor peruano, 118, 237, 238, 239, 240, 241, 254, 256, 299, 300, 302, 308, 312, 313, 314, 321, 322, 323, 325, 327, 328, 329, 346, 389, 390, 467, 470, 472, 533, 534, 640, 753, 777, 778, 780, 784, 785, 786, 787, 802
Ayacucho, vapor inglés, 39, 662

Bellona, buque de guerra austriaco, 431
Blanco Encalada, crucero chileno, 59, 755, 758, 781, 783, 789, 791
Blonde, buque de guerra inglés, 414

Callao, bote nacional, 681
Canstatt, buque inglés, 627
Carolina, buque corsario, 627
Cloda, vapor mercante, 226
Cochrane, crucero chileno, 59, 60, 751, 755, 781, 783, 789, 791
Colocolo, torpedera chilena, 60
Colombia, vapor inglés, 350, 358, 541, 565, 577, 582, 613, 617, 628, 630

Colón, chata, 307, 308
Constitución, cañonera argentina, 751
Coquimbo, vapor inglés, 759
Covadonga, cañonera chilena, 38, 212, 784, 788

Chacabuco, corbeta chilena, 517, 784, 788
Chalaco, vapor transporte peruano, 40, 42, 51, 112, 194, 201, 204, 211, 212, 216, 217, 240, 241, 242, 256, 259, 277, 290, 298, 305, 681, 753, 784, 787, 788, 799, 804
Chanchamayo, cañonera peruana, 28, 127, 207 a 217 (naufragio), 240, 266, 286, 290
Chesapeake, buque norteamericano, 627

Esmeralda, corbeta chilena, 38, 784, 788, 789
Eten, vapor inglés, 226

Florida, vapor norteamericano, 627
Fresia, torpedera chilena, 60

Galissoniére, fragata francesa, 699
Gemse, cañonera austriaca, 435
Grange, buque inglés, 627
Guayaquil, vapor mercante, 327

Huacho, vapor inglés, 219, 220, 221, 222
Huáscar, monitor peruano, 24, 25, 30, 46, 69, 109, 110, 116, 118, 121, 122, 127, 134, 169, 170, 193, 195, 204, 236, 237, 240, 241, 242, 253, 256, 260, 266, 272, 275, 276, 278, 285 (reparaciones), 293 (inicio de la rebelión), 295, 296, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 311, 312, 313, 314, 319, 321 a 324, 330, 331, 334, 335, 336, 337, 340, 342 a 347, 349 a 353, 355 a 363, 365 a 368, 375, 377, 378, 380 a 385, 387 a 391, 394, 395, 396, 401 a 414, 416 a 423, 426, 427, 429, 431, 438, 439, 441, 444, 445, 448, 449 a 452 (averías por el combate de Pacocha) 454, 457 a 461, 463, 465 a 474, 476, 481 a 486, 489, 496, 498, 499, 500, 501, 518, 525, 526, 527, 530, 531 a 549, 551 a 556, 558 a 567, 569, 571, 573 a 587, 590 a 595, 597 a 603, 605 a 626, 628 a 636, 638 a 640, 642 a 647, 675, 678, 681, 683, 686, 717, 719, 724, 752, 769, 774, 778, 780, 781, 784, 786, 787, 789, 790, 791, 794, 795, 800, 805, 808, 811

Illimani, vapor inglés, 39
Ilo, vapor inglés, 360, 758
Inconstant, fragata inglesa, 341, 415
Independencia, fragata peruana, 30, 38, 40, 42, 51, 59, 68, 69, 109, 112, 116, 118, 124, 134, 195, 212, 224, 235, 236, 241, 252, 253, 256, 266, 281, 299, 302, 307, 312, 313, 314, 321, 325, 327, 346, 389, 390, 391, 393, 394, 396, 401, 404, 405, 410, 458, 466, 472, 493, 484, 485, 486, 490, 533, 534, 535, 602, 603, 608, 645, 681, 683, 753, 777, 780, 783, 785, 787, 788, 789, 797, 805
Inflexible, blindado, 567
Inmortalité, buque francés, 341
Inuncina, barca inglesa, 350, 541, 582, 613, 617, 622, 628, 630

Janequeo, lancha torpedera chilena, 60
Jirafa, vapor mercante, 208, 211, 214, 215, 216, 322, 681

John Elder, vapor inglés, 309, 350, 353, 354 (naufragio), 355, 363, 390, 541, 565, 568, 576, 582, 613, 616, 629, 630

Kaiser, navío de madera alemán, 590

Liguria, vapor mercante, 308
Limeña, vapor transporte, 62, 204, 240 (compra), 241, 242, 256, 272, 314, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 346, 390, 402, 466, 467, 468, 470, 471, 472, 473, 485, 525, 527, 533, 536, 597, 784, 787, 788, 804
Lizzie Fennell, fragata inglesa, 112
Loa, vapor inglés, 360, 363, 525, 727
Loa, pontón peruano, 262, 339, 340, 640, 784, 785, 788, 789
Lord Cochrane, (véase *Cochrane*)
Luisa, bote nacional, 681
Luisa, vapor nacional, 282, 283, 806

Magallanes, cañonera chilena, 784, 788
Magicienne, fragata francesa, 686
Manco Cápac, monitor peruano, 118, 204, 237, 238, 239, 241, 254, 255, 256, 356, 753, 776, 777, 778, 780, 784, 785, 786, 787, 803
Marañón, pontón peruano, 95, 103, 107, 112, 148, 217, 241, 242, 256, 344, 806
María Luisa, bote nacional, 681
María Luisa, barca peruana, 427, 429, 439, 560, 614
María Virginia, bote nacional, 681
Mayro, vapor transporte peruano, 107, 109, 204, 241 (venta), 261, 356, 640, 784, 788
Mayro, lancha fluvial, 256
Mercedes Storace, goleta peruana, 110
Meteoro, pontón peruano, 95, 103, 148, 150, 204, 241, 242, 256, 265, 279, 640, 806
Minnie Graham, barca inglesa, 219, 221, 222, 224, 225
Morona, vapor fluvial, 242

Napo, vapor fluvial, 242
Nereyda, barca peruana, 111

O'Higgins, corbeta chilena, 755, 761, 784, 788
Oracles, fragata nacional, 113

Pachitea, pontón peruano, 262, 278. 784, 789
Pará, vapor inglés, 652
Pastaza, vapor fluvial, 242
Patagonia, vapor inglés, 730
Perusia, vapor mercante, 671
Pilcomayo, cañonera peruana, 28, 70, 118, 123, 203, 204, 217, 238, 240, 242, 256, 257, 266, 275, 312, 314, 322, 330, 389, 390, 391, 392, 405, 466, 467, 473, 525, 526, 533, 536, 602, 608, 776, 777, 784, 788, 807
Pontón Nº 2, 279
Porteña, vapor uruguayo, 594
Potosí, vapor inglés, 526
Putumayo, vapor fluvial, 242

República, lancha torpedera peruana, 641
República, cañonera argentina, 751
Repulse, buque inglés, 341, 342
Reyes, vapor peruano, 328
Rímac, vapor peruano, 204

Saint Paul, clipper norteamericano, 112
Santa Rosa, vapor inglés, 350, 353, 355, 363, 515, 541, 576, 582, 613, 616, 628, 630

Santiago, vapor inglés, 651, 728
Savannah, buque norteamericano, 575
Shah, fragata inglesa, 236, 324, 325, 341, 342, 343, 344, 345, 352, 353, 355, 356, 357, 358, 378, 379, 402, 403, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 414, 415, 416, 417, 418, 421, 422, 423, 429, 431, 437, 438, 439, 441, 442, 444, 445, 448, 449, 459, 482, 485, 498, 526, 527, 532, 535, 536, 537, 538, 541, 543, 548, 549, 551, 553, 554, 555, 556, 559, 562, 563, 564, 565, 566, 567, 568, 573, 580, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 590, 591, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 614, 622, 631, 632, 635, 638, 640, 642, 643, 644, 645, 647
Sinforosa, bote nacional, 681

Tacna, vapor mercante, 226, 227
Talismán, vapor transporte, 28, 38, 121, 170, 202, 219, 220, 221, 222, 240, 241, 242, 256, 260, 289, 290, 293, 295, 299, 308, 311, 335, 412, 414, 606, 615, 641, 784, 788, 805
Thalaba, pontón chileno, 784
Tolten, transporte chileno, 784, 788
Trent, vapor inglés, 565
Triumph, blindado inglés, 342
Trujillo, vapor mercante, 208
Tucapel, torpedera chilena, 60
Tumbes, pontón peruano, 261, 262, 339, 340, 784, 788, 789

Unión, corbeta peruana, 42, 63, 111, 118, 123, 195, 196, 204, 238, 242, 256, 257, 266, 282, 287, 289, 298, 302, 304, 312, 313, 314, 321, 325, 327, 329, 346, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 405, 410, 467, 533, 597, 602, 608, 681, 774, 776, 778, 779, 784, 788, 789, 805, 807
Urcos, lancha cisterna peruana, 107, 110, 167, 201, 290, 797
Uruguay, cañonera argentina, 751

Valdivia, pontón chileno, 784
Vasco de Gama, acorazado portugués, 567
Venus, pontón, 640
Victoria, monitor peruano, 785

Wachussett, cañonera norteamericana, 627
William Carnwall, pontón peruano, 279

Yapurá, vapor lacustre, 43, 244
Yavarí, vapor lacustre, 43, 44, 244
Yungay, corbeta nacional, 338

C

Cabitos, motín de los, 505, 511
Caja de Ahorros del Callao, 270
Capitanías de puerto, 262, 263, 264, 656, 657, 658, 660 (necesidad de locales apropiados), 808
Caretas, revista de Lima, 810
Colegio Naval Militar, 640
Comandancia principal de los tercios navales, 641
El Comercio, periódico de Nueva York, 591
El Comercio, periódico de Lima, 62, 63, 67, 69, 80, 92, 93, 149, 167, 170, 191, 207, 212, 225, 235, 289, 290, 335, 347, 349, 356, 401, 402, 403, 404, 423, 429, 466, 473, 474, 485, 496, 504, 527, 564, 584, 591, 597, 598, 599, 602, 608, 633, 643, 644, 645, 646, 647, 651, 655, 656, 661, 664, 683, 706, 714, 719, 757, 758, 759, 760, 775, 776, 778, 779, 809, 810, 811
Compañía del guano limitada, 367
Compañía de salitre y ferrocarril de Antofagasta, 756

Compañía inglesa de vapores (PSNC), 39, 109, 110, 219, 220, 222, 225, 227 (naufragios), 235, 241, 258, 259, 307, 309, 324, 325, 326, 327, 346, 350, 351, 353, 355, 360, 390, 402, 526, 537, 543, 600, 608, 613, 625, 650, 651, 655, 667, 671, 672, 787, 789
Compañía de navegación fluvial, 243
Compañía peruana de vapores, 656
Compañía sudamericana de vapores, 309, 350, 467, 650, 651, 653, 655, 789

CH

Chinos, 666, 667, 668, 669, 670, 671

D

Dauelsberg y Ostolaza, agentes de aduana, 347
Daily Morning Call, periódico de San Francisco, 608
Daily News, periódico de Londres, 580, 599
Daily Telegraph, periódico de Londres, 598
Deserciones, 123
Dique del Callao, 141, 269, 308

E

Earl y Cía., casa constructora de buques, 789
Escuadra de Evoluciones, 255
Escuadra de Operaciones, 312, 313, 314 (dotaciones), 321 (instrucciones a More), 322, 323, 324, 327, (zarpó del Callao), 328, 329, 330, 346, 358, 360-361, 378, 395-396, 404, 405 (combate de punta Pichalo), 410, 448, 458 (rendición de Piérola) 459, 460, 461, 465, 466, 468, 470, 472, 482, 500, 533, (regresó del sur), 645
Escuadra Regeneradora, 334, 417, 449, 452, 548, 550, 558, 561, 644, 645
Escuela de Clases, 118, 119, 120, 167, 505, 508, 511
Escuela de Condestables, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 142, 143, 152, 153, 154, 155, 156 (programas de instrucción)
Escuela de Grumetes, 70, 73, 114, 115, 116 (alumnos), 117, 118, 119 (presidiarios y vagos), 120, 121, 123, 124, (exámenes), 125, 126, 127, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 140, 143, 152, 200, 208, 241, 252, 262, 265, 266, 267, 271, 298, 305, 640
Escuela de Maquinistas, 143, 157 a 166 (reglamento)
Escuela Naval y Preparatoria, 73, 87, 89, 95, 96, 97, 98, 99 (ingreso), 100, 101 (disciplina), 103 (exámenes), 104, 105, 106, 110, 111, 113, 114, 123, 133, 146, 147, 148 (presupuesto anual), 150, 200, 217, 241, 264, 265, 275, 675, 685, 806
Estación Naval Inglesa, 323, 324, 341, 343, 367, 368, 404, 410, 441, 492, 540, 602
La Estrella, periódico de Panamá 597

F

Factoría Naval de Bellavista, 72, 158, 171, 183, (uniformes), 199, 237, 238, 255, 267, 275, 808
Factoría Naval de Loreto, 243
Faros, 269
Fénix, revista de Lima, 810
Ferrocarriles, 71
Fletamentos, 240 (*Limeña*)
Foreing Office, 620, 621, 622, 623, 624, 626, 628, 629

G

Gibbs y Cía., casa comercial, 351
Grace Hnos. y Cía., casa comercial, 202, 203
Guano, 201, 366
Guardia Nacional, 81 (organización), 505

Guerra con Chile (1879-1883), 23, 24, 30, 36, 38, 41, 48, 49, 59, 60, 61, 65, 66, 71, 72, 80, 81, 86, 108, 114, 121, 123, 129, 130, 143, 145, 150, 169, 233, 235, 239, 242, 245, 332, 333, 405, 484, 504, 511, 641, 670, 682, 734, 738, 752, 753, 756, 757, 759, 766, 768, 769, 772, 774, 777, 781

H

Haberes, 67, 69, 70, 146, (escuela naval)

I

Indefinidos, 23, 76, 77, 78
Ingavi, batalla de, 783

J

John Penn e Hijos, 253, 258, 402
Journal of the Royal United Service Institution, 402
Junta de Reconocimiento, 713
Junta Revisora de las Ordenanzas Navales, 72, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 263

L

Laird Hnos., casa constructora de buques, 253, 786, 789
Lissa, batalla naval de 590, 786

M

Marina Mercante, 66
La Marina Nacional, periódico, 90
The Mariner's Mirror, revista 345, 402, 643
Money Wigram e Hijo, 257
Moorson, sistema de arqueo de buques, 683, 706 a 713
Muelle y Dársena del Callao, 264, 495, 527 (llegada de héroes de Pacocha), 661, 662, 663
Muelles, 270

N

El Nacional, periódico civilista, 35, 39, 40, 43, 62, 63, 66, 76, 92, 97, 100, 106, 114, 167, 170, 243, 246, 334, 402, 515, 518, 526, 646, 714, 718, 722, 727, 757, 760, 761, 768, 769, 770, 772, 777, 791, 809, 810, 811
Naufragios, 110 (pontón *Arequipa*), 169, 207 a 217 (*Chanchamayo*), 219 a 224 (*Minnie Graham*), 224, 225, 226, 328 (vapor *Reyes*), 354 (*John Elder*)

O

Olyphant y Cía., 666, 667, 668, 669, 670, 671
La Opinión Nacional, periódico civilista, 35, 243, 655, 661, 675, 714, 727, 728, 857, 761, 779, 810, 811

P

Pacocha, combate de, 24, 46, 122, 236, 242, 254, 272, 306, 313, 319, 343, 345, 370, 375, 405, 416, 418, 422, 425, 429, 431, 437, 438, 449, 452, 476, 518, 523, 527, 531, 532, 533, 540, 543, 547, 550, 553, 558, 561, 562, 584, 589, 590, 633, 636, 640, 642, 645, 787
Partido Civil, 28, 32, 33, 36, 38, 86, 505, 520, 533, 655, 717, 718, 719, 720, 728, 731, 733, 738, 743, 744, 745, 746, 760
Partido Liberal, 745
Partido Nacional, 744, 745
La Patria, periódico pierolista, 30, 170, 289, 404, 499, 512, 514, 515, 526, 529, 531, 532, 645, 646, 664, 757, 761, 809
Personal extranjero contratado, 70, 123, 778
El Peruano, periódico oficial, 93, 104, 106, 125, 144, 156, 166, 167, 168, 204, 243, 290, 291, 669, 685, 714, 715, 757, 762
Presos, 118 (tripulaciones)

R

Randolph and Herder y Cía., 258

Raphael and Sons, casa consignataria de guano, 200, 366
La República, periódico chileno, 516
Revista de Agricultura, 669
Revista Histórica, Lima, 63, 401, 810

S

Salitre, 59, 61, 218
Samuda Brothers, casa constructora de buques, 252, 789
San Marcos, universidad, 494
El Siglo, periódico de Montevideo, 591, 594
La Sociedad, periódico clerical, 757, 761
South Pacific Times, periódico del Callao, 126, 168

T

The Times, periódico inglés, 422, 531, 602
Tráfico marítimo, 649, 650
La Tribuna, periódico argentino, 591, 593
La Tribuna, periódico de Lima, 757, 761

U

Uniformes, 170, 171, (reglamento), 182, 183, 184, 185, 186
United Service Gazette, periódico inglés, 584

V

Voruz Fréres, 257

W

Williams Blanchard y Cía., 672, 674
Whitehead, torpedo, 343, 415, 418, 419, 423, 429, 430, 431, 432, 433, 434, 435, 436, 437, 438, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 544, 586, 601, 603, 606, 610, 611

Y

Yacango, combate de, 42, 43, 62, 76, 414

INDICE TOPONIMICO

A

Abtao, 217, 262, 298, 640, 645
Africa, 342
Aguja, punta falsa de, 207, 209, 212
Alabama, 785
Alejandría, 702
Alemania, 197, 435, 623
Alvizuri, islotes, 308
Amazonas, río, 87, 244
Amberes, 112
Ancón, 69, 328, 485
Angamos, 24, 32, 103, 110, 169, 213, 217, 277, 507, 781
Los Angeles (Moquegua), 43, 293
Antillas, islas, 642, 654
Antofagasta, 39, 49, 51, 60, 310, 347, 360, 651, 751, 754, 755 (ocupación chilena) 756, 757, 758, 759, 760, 761, 767, 769, 770, 772, 773, 774, 775, 810
Arequipa, 51, 312, 358, 525, 689, 690, 730
Argentina, 49, 59, 435, 517, 750, 751, 752, 754, 766, 810
Arica, 36, 39, 49, 64, 129, 233, 270, 284, 309, 346, 347, 350, 351, 352, 353, 379, 403, 407, 408, 482, 484, 489, 491, 508, 643, 645, 651, 659, 660, 767, 772, 783, 788, 808
Asia, 666, 667, 700
Aspinwall (hoy Colón-Panamá), 652, 654
Atacama, 50
Atenas, 600
Atlántico, océano, 650, 751
Austria, 432
Ayacucho, 505, 641, 772

B

Babilonia, 702
Bahía (Brasil), 627
Bahía (Colombia), 650
Ballenita, 650
Barcelona, 63, 64, 440, 644, 809, 810
Batoum, combate de, 431
Belem do Pará (véase Pará)
Bellavista, 199
Bermudas, islas, 343
Birkenhead, 253, 786
Blackwall, 257
Bogotá, 64
Bolivia, 24, 43, 46, 47, 48, 49, 51, 52, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 92, 130, 336, 358, 602, 608, 613, 651, 750, 751, 752, 753, 754, 755, 756, 758, 759, 760, 762, 764, 765, 767, 773, 776, 777, 783
Brasil, 49, 59, 204, 243, 498, 627
Buena Esperanza, cabo de, 343
Buenaventura, puerto, 650
Buenos Aires, 64, 591, 750, 751, 754

C

Cajamarca, 641
Calama, 50
Caldera, 49, 310, 343, 360, 379, 595, 631, 651, 758
California, 672, 700
Callao, 35, 40, 51, 60, 81, 95, 101, 103, 107, 108, 112, 123, 124, 126, 129, 132, 141 (dique), 145, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 208, 216, 221, 223, 225, 226, 227, 240, 255, 264, 268, 270, 282, 283, 290, 296, 299, 303, 304, 310, 312, 314, 322, 324, 325, 327, 328, 330, 334, 340, 343, 344, 349, 350, 352, 353, 355, 357, 378, 381, 402, 403, 404, 465, 471, 490, 491, 492, 493, 495, 496, 497, 498, 501, 505, 506, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 518,

527, 528, 529, 533, 535, 536, 537, 538, 539, 559, 563, 565, 599, 601, 602, 607, 608, 613, 614, 615, 616, 617, 626, 631, 641, 647, 650, 651, 654, 657, 658, 659, 661, 662, 663, 665, 666, 667, 669, 670, 671, 672, 673, 675, 678, 680, 681, 683, 684, 685, 701, 712, 714, 719, 720, 728, 730, 732, 758, 776, 777, 781, 785, 788, 789, 790, 795, 796
Camaná, río, 409
Camarones, quebrada de, 48
Canadá, 642
Caracoles, 49, 760
Carrizal, 651
Cartagena, 622
Casma, 650, 651, 808
Cerro Azul, 284, 651, 808
Cobija, 49, 50, 310, 349, 361, 363, 381, 401, 404, 608, 613, 614, 617, 755, 760, 783
Cobre, 50
Cochabamba, 48
Coles, punta, 410, 418, 419, 426, 449, 459, 467, 482, 555, 559, 587
Colón, 652, 654
Copiapó, 732
Coquimbo, 651
Cornejo, punta, 409, 643
Cuba, 747

CH

Chala, 651, 808
Chancay, 200, 665
Chanchamayo, 674
Chañaral, 651
Cherburgo, 652, 654
Chiclayo, 45, 217, 660
Chilca, 651, 808
Chile, 23, 24, 33, 36, 38, 39, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 59, 60, 61, 62, 64, 65, 66, 71, 72, 80, 81, 86, 92, 108, 114, 129, 130, 131, 145, 150, 169, 197, 204, 206, 226, 233, 235, 239, 242, 245, 332, 333, 336, 352, 360, 362, 405, 406, 435, 484, 504, 511, 515, 517, 525, 535, 543, 544, 546, 566, 568, 594, 595, 599, 600, 602, 608, 613, 614, 628, 631, 632, 641, 646, 651, 666, 670, 718, 727, 728, 731, 733, 735, 736, 739, 750, 751, 752, 753, 754, 755, 756, 757, 759, 760, 761, 762, 763, 764, 766, 767, 768, 769, 772, 773, 774, 775, 777, 780, 781, 783, 784, 786, 788, 789, 790, 809, 810, 811
Chililaya, 44, 759
Chimbote, 640, 650, 651
China, 530, 544, 666, 667, 670, 671, 672
Chincha, islas, 308
Chorrillos, 270, 312, 505, 511, 512, 680, 682, 720, 725
Chucuito, 45, 296
Chuquisaca, 51

D

Danubio, río, 587
Davenport, 416
Delaware, bahía, 627
Dinamarca, 435

E

Ecuador, 261, 358, 360, 783
Escocia, 258, 260
Esmeraldas, río, 650,
España, 582, 593, 594, 622, 623
Estados Unidos de América, 46, 111, 125, 127, 139, 145, 237, 254, 255, 261, 262, 263, 379, 435, 495, 575, 577, 592, 627, 666, 778, 785, 788, 789
Eten, 211, 214, 270, 650
Europa, 50, 51, 60, 70, 111, 112, 127, 145, 199, 201, 203, 237, 250, 251, 264, 342, 366, 526, 566, 651, 652, 654, 669, 675, 700, 766, 778, 785

F

Filipinas, 747
Fiume, 434, 437, 443
Florencia, 92
Francia, 59, 112, 125, 257, 435, 498, 582, 623, 652, 654, 723

G

Gatico, caletas de, 49
Glasgow, 258, 260
Gran Bretaña, (véase Inglaterra)
Great Glenham (Suffolk-Inglaterra), 642
Grecia, 435
Greenville, 599
Greenwich, 402, 689, 691, 701
Gualaguala, caleta, 50
Guanillos, (o Huanillos), 50
Guañape, 650
Guayaquil, 650, 783

H

Hampshire, 642
Hants (Hampshire), 642
Hiogo (Japón), 672
Hong Kong, 666, 667, 668, 672
Hormigas de Afuera, islas, 219, 221, 222, 224
Hornos, cabo de, 112
Huacho, 270, 650, 651, 808
Huallaga, río, 243
Huamachuco, 359
Huanchaco, 650, 651
Huanillos, 321, 808
Huanta, caleta de, 385
Huánuco, 167
Huarmey, 650
Huasco, 651
Hull, puerto, 789

I

Ica, 121
Ilo, 39, 42, 270, 349, 409, 418, 420, 421, 422, 423, 438, 439, 449, 452, 554, 559, 584, 585, 587, 600, 602, 603, 606, 608, 609, 610, 611, 651, 808
Independencia, bahía, 113
Ingavi, 783
Inglaterra, 52, 59, 84, 112, 116, 125, 160, 224, 294, 323, 341, 342, 351, 361, 367, 377, 401, 406, 413, 435, 437, 483, 539, 540, 543, 544, 545, 546, 549, 556, 564, 571, 591, 593, 594, 595, 597, 598, 600, 606, 607, 609, 612, 615, 620, 623, 625, 627, 634, 642, 646, 650, 652, 654, 683, 753, 789
Iquique, 38, 39, 45, 60, 134, 217, 218, 241, 282, 288, 310, 312, 314, 321, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 379, 390, 403, 404, 407, 410, 419, 429, 439, 441, 444, 448, 449, 458, 460, 465, 466, 468, 470, 472, 481, 485, 496, 508, 526, 531, 534, 535, 536, 537, 543, 559, 560, 587, 590, 600, 601, 602, 606, 607, 608, 611, 614, 616, 618, 623, 634, 643, 644, 645, 651, 789
Iquitos, 242, 243, 244
Islay, 51, 322, 602, 606, 608, 643
Italia, 430, 433, 435, 436, 440, 443, 498, 644

J

Jamaica, 642, 652
Japón, 668
Junín, 731
Junín, caleta de, 272, 389, 391, 392, 393

K

Kingston, 652

L

Lambayeque, 211, 214
La Libertad, 121
Lima, 35, 40, 41, 43, 50, 51, 62, 63, 88, 96, 103, 113, 117, 118, 123, 132, 200, 204, 224, 243, 290, 294, 296, 299, 312, 323, 338, 344, 350, 351, 352, 358, 365, 366, 367, 368, 377, 378, 379, 393, 394, 395, 401, 402, 403, 459, 463, 466, 486, 488, 494, 495, 496, 497, 498, 500, 501, 502, 503, 505, 511, 513, 516, 517, 518, 525, 528, 529, 535, 536, 537, 538, 546, 551, 597, 598, 600, 601, 615, 618, 630, 636, 640, 641, 643, 644, 646, 647, 654, 662, 665, 670, 671, 676, 714, 715, 719, 720, 724, 725, 726, 730, 732, 734, 735, 736, 747, 752, 754, 757, 758, 762, 772, 777, 790, 809, 810, 811
Limache, 38
Lissa, isla (Dalmacia), 590, 786
Liverpool, 113, 201, 650, 786
Livorno, 430, 433, 436, 440, 443, 644

Lobos, islas de, 208, 211, 651, 656, 657
Lomas, 651, 808
Londres, 52, 200, 201, 238, 252, 257, 261, 262, 325, 332, 366, 401, 402, 406, 422, 531, 573, 584, 598, 599, 602, 612, 620, 642, 644, 647, 654, 788, 789
Loreto, 87

M

Macao, 670
Madrid, 63, 440, 622, 644
Magallanes, estrecho de, 390, 650, 651
Malabrigo, 650, 808
Málaga, 623
Mancha, canal de la, 642
Manta, puerto, 650
Mapasingue, 783
La Mar, 50
Marañón, río, 243
Marsella, 689
Mejillones, 49, 349, 651, 760
México, 544, 652
Michilla, caleta, 50
Mississipi, río, 627, 785, 789
Mobile, 786
Mollendo, 51, 64, 240, 288, 309, 312, 314, 322, 327, 329, 330, 346, (terremoto), 347, 350, 351, 378, 379, 406, 407, 439, 508, 577, 582, 606, 613, 628, 651, 758, 759, 776, 778, 808
Montevideo, 591, 594
Moquegua, 40, 42, 43, 63, 293, 334, 418, 586
Munich, 676

N

Nagasaki, 672
Nancy (Francia), 92
Nantes, 238, 257, 788, 789
Natal, 343
Nazca, 329
Noruega, 435
Nova Scotia, 627
Nueva Carolina, 347
Nueva York, 92, 591, 666

O

Olmos, 677
Otuzco, 121
Oxford, 569, 571, 572, 573, 579

P

Pabellón de Pica, 321, 347, 349, 651, 808
Pacasmayo, 270, 641, 650, 651, 808
Pacífico, océano, 28, 46, 48, 49, 59, 60, 130, 205, 222, 225, 242, 262, 269, 322, 324, 325, 340, 341, 342, 343, 344, 356, 361, 367, 404, 410, 413, 416, 441, 492, 540, 545, 554, 564, 566, 567, 568, 571, 581, 593, 600, 602, 608, 613, 625, 642, 650, 672, 682, 754, 756, 767, 782, 787
Pacocha, 24, 42, 46, 122, 236, 242, 254, 260, 272, 287, 293, 299, 306, 309, 313, 319, 343, 345, 370, 375, 394, 405, 416, 418, 422, 425, 427, 429, 431, 437, 438, 448, 449, 452, 476, 488, 491, 512, 518, 523, 527, 531, 532, 533, 540, 543, 547, 548, 550, 551, 555, 556, 558, 559, 560, 561, 562, 563, 584, 585, 586, 587, 589, 590, 614, 615, 618, 624, 626, 633, 636, 638, 639, 640, 642, 645, 787
Paita, 30, 537, 538, 539, 559, 647, 650, 651, 675, 676, 678, 685, 686, 687, 688, 701, 705, 719
Panamá, 208, 535, 543, 597, 650, 653, 672, 674
Paquica, caleta, 50
Pará, 243
Paraguay, 49, 627
París, 60, 269, 440, 654, 676, 689, 691, 699, 701
Patagonia, 751
La Paz, 49, 51, 63, 64, 360, 754, 756, 762
Persia, 341
Perú, 24, 25, 27, 29, 30, 33, 39, 43, 49, 51, 52, 54, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 73, 84, 92, 126, 129, 140, 144, 195, 200, 201, 224, 225, 227, 233, 241, 269, 293, 334, 335, 355, 358, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 367, 377, 378, 383, 401, 406, 413, 414,

418, 421, 449, 459, 461, 471, 473, 483, 487, 492, 495, 497, 499, 516, 517, 527, 529, 531, 535, 536, 538, 539, 540, 543, 546, 549, 551, 552, 555, 556, 565, 568, 572, 581, 582, 584, 587, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 597, 598, 599, 606, 608, 609, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 621, 622, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 632, 633, 638, 639, 643, 644, 650, 658, 659, 666, 667, 668, 669, 671, 672, 677, 682, 714, 715, 717, 730, 731, 732, 733, 738, 746, 747, 750, 752, 753, 754, 756, 758, 760, 763, 764, 765, 766, 767, 768, 769, 772, 774, 775, 776, 781, 782, 783, 785, 787, 788, 789, 810, 811
Pichalo, punta, 389, 391, 405
Pimentel, 650, 651, 660, 808
Pisagua, 309, 311, 321, 350, 381, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 396, 404, 407, 409, 414, 427, 469, 516, 582, 597, 602, 608, 613, 614, 617, 628, 651, 808
Pisco, 270, 651, 808
Piura, 211, 212, 678, 730, 731
Plymouth, 652, 654
Portsmouth, 343, 414
Portugal, 435
Potosí, 50
Pozuzo, 674
Puerto Rico, 747
Puno, 43, 45, 51, 660 (capitanía), 756, 783
La Punta (Callao), 296
Punta de Nae, 240

Q

Qauquenes (Chile), 718
Quilca, caleta, 308, 350, 379, 439, 602, 606, 608
Quito, 358

R

Río de la Plata, 591, 593, 750
Rusia, 60, 342, 435

S

Salaverry, 70, 650, 651, 808
Samanco, 199, 200, 650, 651, 665, 808
San Bernardo (Chile), 761
San Francisco (California), 608, 672, 674
San Gallán, isla, 328, 329
San Lorenzo, isla, 203, 219, 221, 261, 296, 308, 327, 328, 777, 778
San Tomás, 652
Santa, 650
Santa Ana, caleta, 643
Santa Elena, isla de, 342
Santa Rosa, caleta, 660
Santiago de Chile, 64, 516, 735, 755, 756, 760, 762, 763, 764, 767, 782, 810
Sarayacu, 243
Sechura, 209, 211, 212, 215, 283, 650, 656, 808
Shanghai, 672
Siria, 642
Southampton, 652, 654
Sudáfrica, 343
Suecia, 435
Suffolk, 642
Supe, 641, 650, 651, 808
Surata, 702

T

Taboga, 674
Tacna, 734, 783
Tahití, 700
Tambo de Mora, 283, 651, 808
Tames, caleta, 50
Támesis, río, 59
Tarapacá, 42, 50, 60, 218, 233, 347, 350, 808, 810
Tarqui, 783
Titicaca, lago, 28, 43, 44, 51, 244, 660, 759
Tocopilla, 49 (salitreras), 349
Torata, 39, 43, 63, 293, 334
Trujillo, 71
Tumaco, 650
Tumbes, 650, 651
Turquía, 342, 435

U

Ucayali, río, 243

V

Valparaíso, 39, 59, 60, 225, 226, 341, 343, 360, 515, 516, 526, 543, 566, 647, 650, 651, 653, 701, 727, 747, 749, 756, 760, 761, 764, 782, 789
Viena, 432

W

Wight, isla de, 642

Y

Yacango, 42, 43, 63, 76, 414
Yokohama, 672
Yurimaguas, 243

INDICE DE PERSONAS

A

Abalía, Joaquín A., 150, 280, 807
Abbott, Thomas, F., 444, 445, 446, 447, 645
Abril, Carlos, 280
Abril, Federico, 280
Adams, Santiago, 221
Agreda, Emilio, 805
Aguilar, Francisco, 801
Aguilar, José, 802
Aguilar Manuel, 457
Aguilar, Ruperto, 493
Aguirre, Agustín, 304, 307, 309, 382, 385, 387, 389, 456, 469, 529
Aguirre, Elías, 75, 169, 207, 208, 209, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 807
Aguirre, Francisco de, 63
Aguirre, Sebastián, 283
Alarco, José Antonio, 487
Alarcón, Anacleto, 802
Alayza, Aníbal, 803
Alayza, Enrique Napoleón, 75, 241, 534, 803
Albarracín, Valeriano, 310
Albrecht, Luis E., 281
Alburqueque, Andrés, 455, 529, 531
Alcalá, Clemente, 281, 803, 807
Alcántara, Manuel, 280
Alcíbar, Isidro, 801
Alcorta, Felipe, 280, 803, 807
Aldana, Nicolás, 456
Alequin, Pablo, 455
Alfaro, Juan, 803
Alfray, S.N., 445, 446, 645
Aljovín, Arístides, 75, 796
Allen, médico inglés, 444
Althaus, Augusto, 738, 744
Altuna, Carlos, 101, 281
Alva, Miguel, 457
Alva Flores, Julio, 25
Alvarado, César, 216, 805
Alvarado, Florentino, 455, 529, 531
Alvarado, José, 769, 770, 772, 775
Alvarado, José de la Cruz, 455
Alvarado, Wenceslao, 276, 314, 808
Alvarado Ortiz, Tomás, 533
Alvarez, José María, 455
Alvarez, Manuel, 455, 801
Alvarez, Martín, 744
Alvarez Calderón, Manuel, 83, 684, 744
Alvarez Calderón, Nicanor, 807
Alvarez de Pérez, Hélida, 25, 853
Alvarez Pinillos, E., 493
Alvarez del Villar, Eduardo, 492, 493
Alvizuri, José María, 382, 384, 388
Alvizuri, José Mariano, 304, 307, 384, 385, 469, 528
Alzamora, Federico P., 43, 74, 281, 298, 300, 301, 302, 401
Alzamora, Gregorio, 801
Alzamora, Juan, 456, 529, 530
Alzamora, L., 493
Alzamora, Ruperto, 74
Alzola, Manuel, 796
Amich, Julián, 644
Amiot, Benjamín Miguel, 703
Amstrong, Thomas, 305, 529, 530
Anderson, James, 799
André, Carlos, 699
Angelo, Anthony de, 495
Angulo, Carlos, 800
Angulo, Luis Benigno, 493
Aniceto, José, 801
Antony, Tomás, 150, 279, 806
Aparicio Oviedo, Manuel, 489, 490, 494
Ara, Julio 456
Aragón, Juan, 388
Aramayo, Félix Avelino, 50
Aramburú, Andrés Avelino, 761

Arana, Luciano E., 241, 278, 534, 804
Aranda, Ricardo, 62
Arancibia, David, 383, 453
Araníbar, José, 498, 753
Araoz, Antenor, 101, 281
Arbulú, Ignacio, 280
Arce, Elías, 455, 493
Arce y Folch, Luis B., 151, 281, 803, 804, 807
Arciniega, Francisco, 801
Arellano, Manuel, 506, 800
Arenas, Antonio, 641
Arenas, José A., 494
Aréstegui, Anselmo, 124, 798
Argote, D.F. de, 493
Argote, Manuel, 516
Arguedas, Alcides, 24, 47, 63
Arguedas, Pablo, 516
Arias, Antenor, 190, 806
Arias, Diómedes, 494
Arias, Enrique, 515
Arias, Lino, 801
Arias, Manuel, 507
Arias Aragüez, Julián, 516
Arias Schreiber Pezet, Jorge, 290
Ariasola, Francisco, 455
Arosemena Garland, Geraldo, 289, 714
Arrieta, Agustín, 284, 808
Arrieta, Carlos L., 75
Arrieta, Manuel E., 494
Arriola, Agustín, 75
Arróspide, Clemente, 525
Arroyo, Juan, 801
Arruz, Darío, 197
Aruzco, José María, 121
Ascárate, Ramón, 74
Astete, Luis Germán, 45, 74, 80, 304, 308, 359, 360, 361, 363, 370, 381, 382, 383, 384, 392, 394, 403, 417, 418, 449, 451, 453, 468, 528, 548, 550, 552, 555, 561, 585, 587, 640, 643
Astudillo, Toribio, 802
Averroes, 702
Avilés, José Antonio, 278
Ayarza de Morales, Rosa Mercedes, 775
Ayulo, José C., 493
Ayulo, Octavio, 101, 280

B

Baca, Luis, 280
Baca, Manuel D., 281
Bahamonte, Pablo, 516
Balbino, Manuel, 802
Balboa, Vasco Núñez de, 49
Balcárcel, José, 525
Baldwin, A.A., 495
Ballard, G. A., 341, 342, 345, 414, 415, 416, 643
Ballesteros, Luis, 507
Ballivián, Adolfo, 50, 51
Ballón, Federico, 506
Balmarino, lord, 574
Balta, José, 65, 294, 296
Bambarén, doctor, 741
Bao, Claudio, 494
Bao, Jorge, 494
Bar, Augusto, 281
Barandiarán, Carlos, 151, 281, 803, 804, 807
Barandiarán, Isaac, 281
Barboza, sargento mayor, 40
Barloque, José, 282, 314, 534
Barone, Angélico del, 124
Barra, Oscar de la, 494
Barrantes, Eloy, 495
Barraza, Benjamín, 278, 804
Barreda, César C., 506
Barreda, José Sebastián, 525
Barreda, Manuel, 456
Barreda de Pardo, Mariana, 511, 719
Barredo, José, 310, 382, 385, 387, 458, 469, 528
Barrenechea, 495
Barrera, Alberto de la, 241
Barrera, Lino de la, 74, 190
Barrera, Manuel de la, 534
Barrera, Oscar de la, 516
Barret, Henry, 529, 530
Barriga, Belisario, 118
Barrios, Guillermo, 802
Barrios, Samuel, 40, 429
Barros Arana, Mario, 810
Barroso, Ricardo, 280
Basadre, Enrique C., 798
Basadre, Jorge, 33, 35, 39, 47, 52, 62, 63, 64, 293, 633, 733, 751, 752, 753, 754, 809, 810

Basagoitia, Narciso, 280
Baudin, Juan Bautista, 723
Bazo, Antonio, 508, 511, 516
Bazo y Basombrío, Juan, 492, 505, 506, 515
Becerra, José del Carmen, 74, 808
Becerra, José Gregorio, 150, 279, 806
Becerra, Juan E., 455
Becerra, Manuel, 314, 534, 803
Becerra, Santiago, 796
Beckley, Edwind R., 495
Bedford, Frederick G.T., 343, 353 356, 403, 406, 407, 409, 418, 419, 422, 438, 439, 441, 442, 445, 446, 448, 535, 553, 554, 643, 644, 645, 647
Bedoya, Teodosio, 796
Béjar, Ruperto, 429, 449, 457, 531, 532, 533
Bejarano, Manuel, 525
Belaunde, Francisco Javier de, 525
Belaunde, Manuel, 525
Belaunde Terry, Francisco, 25
Belmont, Juan, 799
Beltrán, Hipólito, 802
Beltrán, Manuel, 801
Beltrán, Santos, 801
Belzú, Manuel Isidoro, 47
Benalcazar, Benigno, 493
Benavides, Agustín, 525
Benavides, Emilio M., 314, 534, 804
Benavides, doctor José, 494
Benavides, José Antolín, 310, 382, 385, 387, 458, 469, 528
Benavides, José Benigno, 75, 796
Benavides, Julio, 807
Benavides, Mariano N., 493, 516, 528
Benavides, Ramón, 121
Benítez, Enrique, 63, 150, 279, 806
Benítez, Heriberto, 113, 282, 534, 796
Benítez, Julio E., 807
Berad, 701
Bergmann, Federico, 281
Bermúdez, Domingo, 278
Bermúdez, Néstor, 494
Bermúdez Miral, Oscar, 64
Bernal, Diego, 516
Bessel, Federico Guillermo, 703
Bickford, teniente inglés, 420
Billinghurst, Guillermo, 45, 310, 363, 383, 384, 385, 426, 427, 428, 429, 453, 529, 533, 551, 643
Black, Guillermo, 89, 216, 217
Black, Pedro, 101, 281
Blacker, cónsul inglés, 538
Blanco, José, 516
Blest Gana, Alberto, 59, 60, 63
Blume, Federico, 678, 705
Bolognesi, Francisco, 645, 772
Bonilla, Nicolás, 801
Bonlinck, parlamentario inglés, 568
Borgoño, Pedro F., 151, 281
Bossio, José E., 493
Bossio, Luis, 493
Botsford, Benjamín, 278, 804
Bowyer, sir George, 580
Boza, Francisco de Paula, 506, 516
Boza, Pablo, 799
Bradshaw, capitán inglés, 342, 343
Brandy, Thomas, 495
Brassey, Thomas, 566
Bravo, Federico, 493
Bravo, Guillermo, 280
Bravo, Inocencio, 453
Bresani, 722
Briceño, Vicente, 493
Briones, Juan, 453, 529, 530
Bromley, J.M., 495
Buckley, Tomás, 281
Buendía, Juan, 83, 99, 322, 327, 498, 499, 501, 502, 503, 507, 509, 514, 518, 657
Buendía, Juan D., 101, 281
Bueno, Bruno E., 150, 280, 799, 807
Bueno, Ismael C., 281, 671
Bullack, Frederick, 282
Bulnes, Gonzalo, 766
Burke, Thomas Henry, 574
Burnell, B., 495
Burton, Tomás, 801
Bustamante, Jesús, 280
Bustamante, José, 277, 800
Bustamante, Mariano, 193, 277, 800
Bustamante, Pedro, 40, 72, 86, 88, 113, 235, 241, 312, 321, 322, 327, 338, 498, 502, 545
Bustamante y Salazar, Enrique, 43, 310, 360, 383, 458, 460, 467, 469, 470, 471, 473, 528
Bustíos, José, 281

C

Caballero, Carlos, 456
Caballero, Melchor, 493
Cabezudo, Gregorio, 800
Cabieses, Hercilio, 74
Cabrera, Arturo, 280
Cáceres, Francisco, 801
Cáceres, Hipólito, 74, 103, 124, 127, 135, 298, 300, 640, 798
Cáceres, Manuel, 42, 509
Cáceres, Simón, 75, 385
Cadenas, Manuel, 801
Cadou, Pedro, 810
Caicho, Baltasar, 450, 455, 529, 530
Caillet, Vicente María, 701
Caivano, Tomás, 76, 92
Calderón, Carlos L., 280
Calderón, Gumercindo, 803
Calderón, José, 802
Calderón, Pedro José, 533
Calderón, Segundo, 802
Calvo, Juan, 802
Camba, Anselmo, 801
Cameron, Charles, 567, 580
Canales, José I., 800
Candamo, consignatario, 366
Canevaro, José Francisco, 733
Cantuarias López, Manuel, 204, 798
Cañote, José Antonio, 805
Caravedo, Baltasar, 533
Carbajal, Antonio Modesto, 382, 388, 456
Carballo, Artemio, 280
Cárdenas, Carlos A., 744
Cárdenas, Manuel G., 805
Cárdenas, Rosendo, 494
Cárdenas, Teodoro, 283
Carmelino, Manuel, 118
Carmone, Daniel, 455
Carnu, 700
Carranza, Augusto, 494
Carranza, Carlos, 506
Carranza, Luis, 744
Carranza, Pedro, 310
Carrasco, Bernabé, 296, 298, 299, 303, 304, 305, 306, 309, 311, 330, 331, 350, 382, 383, 453, 454, 469, 528, 530, 560, 563, 585, 600, 607, 611, 640
Carrasco, Francisco, 74
Carrasco, José, 640
Carrasco, José Manuel, 304, 305, 382, 383, 385, 458, 469, 528
Carrasco, Manuel María, 298, 303, 304, 306, 311, 330, 331, 349, 350, 360, 363, 381, 382, 383, 394, 395, 401, 404, 410, 414, 449, 452, 453, 454, 457, 469, 528, 558, 560, 561, 600, 607, 611, 640 (biografía), 641, 643, 645
Carrasco, Mercedes, 801
Carrasco Duffó, Carlos Ernesto Raúl, 641
Carrasco Duffó, María Dolores, 641
Carrasco Duffó, María Rosa, 641
Carreño, Enrique A., 74, 89, 196, 277, 285, 804
Carreño, José Rosendo, 74, 190, 191, 193, 780
Carreño, Pedro José, 74
Carrillo, Camilo N., 28, 74, 86, 88, 95, 96, 99, 100, 101, 103, 106, 107, 110, 111, 113, 114, 115, 116, 117, 150, 279, 295, 675, 679, 694, 705, 719, 736, 738, 744, 745, 746, 777, 780, 803, 804
Carrillo, Gerardo, 803
Carrillo, José M., 281
Carrillo, Manuel Genaro, 74, 190
Carrillo Valdez, Martín, 280
Carrión, Manuel, 455, 529, 531
Carttan, A. P., 495
Carvajal, Hermógenes, 457
Carvajal, José, 456
Carvajal, Manuel Melitón, 75, 89, 135
Carvajal Pareja, Melitón, 25, 115, 853
Casanave, 528
Casanova, Gregorio, 74
Casanova, Mariano, 310, 383, 385, 458, 469
Casapía, Ruperto, 798
Cassini, César Francisco, 691, 703
Cassini, Jaime, 703

Cassini, Jaime Domingo, 703
Castañeda de Gutiérrez, Alicia, 25, 853
Castedo, Leopoldo, 64
Castilla, Juan, 487
Castilla, Ramón, 65, 339, 340, 783
Castillo, doctor, 741
Castillo, Felipe, 455
Castillo, Gregorio, 506
Castillo, Juan P., 506
Castillo A., Laureano R. del, 277
Castillo, Santiago, 803
Castillo, Vicente, 796
Castrellón, Santos, 456
Castro, Domingo, 799
Castro, José, 455, 802
Castro, Manuel, 801
Castro, Ramón, 310, 382, 385, 458, 469, 529
Castro, Tiburcio, 456
Castro Hart, Juan Manuel, 25
Cater, Baldomero, 280
Cater, Fidel, 75
Cavenecia, Ricardo, 74
Cavenecia, alumno Ricardo, 151, 280, 807, 808
Cavero, Justiniano, 66, 67, 124
Cavero, Manuel A., 284
Cavero, Octavio, 208, 216, 277, 314, 534, 798
Cavero, Pablo, 803
Cayo, Enrique, 121
Cazanueve, Felipe G., 516
Celendón, José, 801
Cerda Concha, senador chileno, 595
Cesaringo, Manuel, 455
Céspedes, Augusto, 277
Ciotta, Giovanni di, 434
Cisneros, Luis Benjamín, 32, 72
Cleverton, J.H., 411
Cobián, Juan Bautista, 75, 195, 196, 282, 287, 288, 779
Cochrane, lord Thomas Alexander, 544
Colalleras, Atanasio, 799
Colán, Faustino, 800
Collantes, Mateo, 283
Collazos, Arístides, 314, 534, 808
Colmenares, Tomás, 494
Coloche, Demetrio, 453
Coloma, Carlos, 280
Coloma, José Domingo, 492, 493, 495, 516
Colquhoum, Tomás, 278, 803
Colunga, Miguel, 103
Colville, W. B., 495
Commerell, sir John Edmond, 642
Concha, Quintín N., 493
Conrady, A.H., 496
Conroy, Carlos, 101
Contzen, Leopoldo, 103
Copello, Joaquín, 103
Copello, Juan, 674, 715
Córdova, Manuel, 525
Cornejo, Adolfo, 455
Cornejo, José M., 525
Cornejo, Mariano L., 744
Coronel Zegarra, Félix Cipriano, 360, 362, 628, 631, 632
Coronel Zegarra, Neracio, 75
Corpancho, Carlos, 314, 534, 803
Corrales, Abel, 506
Corrales, Manuel, 279
Corrales Melgar, Juan, 744
Correa, Enrique, 280
Correa, Ignacio, 278
Correa, Santiago, 455
Cortez, Hernán, 212
Cortez, José, 802
Cortez y Andía, Manuel Isaac, 493
Cotera, Manuel Gonzáles de la, 40, 42, 43, 487, 496, 498, 753
Cotera, Mario la, 281
Costas, Manuel, 33
Coursey, W. de, 495
Courtheaux, Francisco, 150, 279, 807
Crespo, Alfonso, 47, 50, 63, 64
Crosby, Francisco L., 495
Crosby, Silvino o Silvanus, 281, 495
Croslerr, W., 495
Crowel, Nathan, 495
Cruzat, Belisario, 278, 314, 534, 804
Cuentas, José, 804
Cueto, Lino Mercedes, 75, 808
Cueva, Leopoldo, 494
Curtis, H., 495
Curtis, Samuel, 495
Cutimbo, Inocencio, 382, 388

CH

Chacaltana, Agustín Reynaldo, 32, 33
Chacaltana, Cesáreo, 760, 768
Chapel, Emilio, 507
Charún, Francisco, 75, 796
Chatfield, A.J., 407, 408, 409, 420, 422, 439, 441, 556, 560, 643
Chávez, Basilio, 802
Chávez, Enrique, 280
Chávez, Julio, 281
Chávez, Miguel, 456
Checa, D.M. J., 685
Chocano, Juan Pablo, 525
Chocano, Pedro José, 458, 469, 473
Chumpitazi, Pedro F., 494
Chunga, soldado Juan, 802
Chunga, artillero Juan, 800
Chuquiconso, Silverio, 802

D

Danas, Cornelio, 384, 453
Dávalos y Lissón, Pedro, 717, 718, 733, 809
Dávila, Eleodoro, 455, 529, 531, 800
Dávila, Juan, 802
Dávila, Juan de la Cruz, 455, 529, 530
Dávila, Manuel, 796
Dávila, Miguel, 796
Dávila, Natividad, 455, 529, 530
Davis, Charles F., 495
Davis, J.B., 495
Daza, Fabio, 494
Daza, Hilarión, 24, 47, 51, 755, 756, 765
Daza, Néstor, 494
Degelet, 691
Deglane, Carlos C., 204, 803
Delambre, Juan Bautista, 688, 690, 691, 703
Delboy, Ulises, 43, 74
Delgado, Alberto, 101
Delgado, Eulogio, 103
Delgado, Federico, 39, 75
Delgado, Gerardo, 799
Delgado, José Mariano, 278
Delgado, Manuel, 455
Delgado, Tomás, 455
Derby, conde de, 404, 543, 612, 623, 629, 647
Detan, Agustín, 283, 808
Deustua, Alejandro O., 796
Dianderas, Ignacio, 282, 798
Díaz, Emilio, 74
Díaz, Pedro, 801
Díaz, Ventura, 801
Diez Canseco, Fermín, 112, 113, 675, 685, 686, 800
Diez Canseco, Joaquín, 278, 804
Diez Canseco, José M., 525
Diez Canseco, Manuel, 340
Diez Canseco, Pedro, 525
Dimach, Apóstolo, 800
Donayre, Nataniel, 283
Donovan, John, 802
Dorward, Juan, 798
Drake, Edwind L., 46
Drake, sir Francis, 599
Drew, Caroline, 642
Driscol, John, 278, 804
Dueñas, Ignacio, 89
Dueñas, Nicolás, 799
Dueñas, Ramón, 281
Duffó, Francisco, 641
Duffó, Juan, 299, 302, 303, 304, 308, 330, 331, 382, 383, 453, 469, 528
Duffó, María Eleodora, 641
Duffó, Pablo Aquilino, 298, 303, 304, 305, 309, 330, 382, 383, 426, 429, 453, 529, 551, 640
Dulanto, Martín, 103
Dulanto Pinillos, Jorge, 63
Durán, coronel, 42
Durán, Luis F., 124

E

Eche, Rafael, 212
Echenique, José María, 300, 304, 308, 310, 382, 458, 468, 528
Echenique, Juan Martín, 350, 383, 450, 458, 460, 467, 468, 470, 471, 473, 528
Echenique, José Rufino, 65
Echerre, Manuel, 801

Egerton, parlamentario inglés, 567, 569, 599
Eggart, M.J., 495
Egoaguirre, Julio, 494
Elcorobarrutia, José, 74, 780
Eldredge, Enrique, 75
Elejalde, Oscar, 494
Eléspuru, Juan Norberto, 42
Elguera, Juan Ignacio, 744
Elías, Abelardo, 280
Elías, Carlos M., 36, 744, 748
Elías, Domingo, 718
Elías, Jesús, 121
Elías, Juan, 280
Elías Bonnemaison, Manuel, 150, 280, 799
Elías de Montero, Rosa, 717
Elmore, Teodoro, 103
Encina, Francisco A., 59, 64
Ericsson, Juan, 254
Errázuriz Zañartu, Federico, 52
Erton, Alejandro, 802
Escobar, Emilio, 280, 807
Escobar, Leandro, 277
Escobar, Ricardo, 382, 456, 494
Escobari Cusicanqui, Jorge, 64
Escolástico, José, 456
Escudero, Ramón, 197
Espantoso, Vicente, 494, 495
Espiell, Ricardo M. (véase Spiell)
Espinar, Enrique, 75
Espinosa, Manuel Ignacio, 75, 135, 675, 685, 686, 705, 803
Espinosa, Miguel, 660, 808
Espinoza, Atanasio, 117
Espinoza, Enrique, 516
Espinoza, Francisco, 457
Espinoza, Hipólito, 310, 350, 414, 549, 613, 638
Espinoza, Julio, 801
Espinoza, Nieves, 801
Espinoza, Roberto, 111, 241, 534, 804
Espinoza, Vicente, 506, 803
Esponda, Augusto, 494
Estelo, Rufino, 799
Esteves, Tomás, 801
Estivinson, Charles (véase Stevenson)
Estrada, Claudio, 506
Estrada, José, 802
Evans, Norman, 654

F

Fajardo, Benjamín, 494
Falcón, Pedro, 282, 798
Falconí, Faustino, 802
Falkieski, Ladislao, 199
Fanning, Juan Manuel, 74, 80
Farfán, Emilio, 456
Farfán, Juan, 212
Farragut, David Glasgow, 786
Faye, Hervé August, 699
Febvre, Lucien, 46, 63
Feliú Cruz, Guillermo, 747
Fernández, Juan, 118
Fernández Dávila, Manuel, 298, 304, 305, 330, 382, 383, 453, 454, 469, 528, 640
Fernandini, Ezequiel, 282, 314
Fernandini, Pantaleón, 75, 808
Ferré, Diego, 277, 800
Ferreyra, Santiago R., 279
Ferreyros, prefecto, 214
Ferreyros, Carlos, 75
Ferreyros, Manuel, 257, 785
Fierro, Alejandro, 751
Figuier, Guillermo Luis, 689
Fillmore, Millard, 592
Finblay o Findlay, 220, 701
Finot, Enrique, 756
Fitz Roy, Robert, 587, 699, 701
Fitziman, Guillermo, 799
Fleuriais, Jorge Ernesto, 686, 691
Flor, Germán la, 494
Flores, oficial, 495
Flores, Arturo, 494
Flores, David, 111, 282
Flores, Florentino, 280, 798, 807
Flores, José, 799
Flores, Marcelino, 456
Flores, Telésforo, 280
Flores, Tomás, 802
Flores Guerra, Armando, 101, 281
Flores Guerra, Carlos, 101, 281
Flores Guerra, Gustavo, 101, 281

Fonseca, Augusto, 281
Fonseca, José Rafael, 150, 204, 279, 492, 493, 494, 516, 806
Fontaine, Carlos A., 277, 799
Fontaney, Juan de, 703
Forcelledo, Pío, 281
Forero, Emilio, 744
Foucault, Juan Bernardo, 700
Francisco José, emperador de Austria, 432
Freire, Nicolás, 27
Freire, Octavio, 276, 534, 807
Freire, Ramón, 75, 528, 534, 800
Freyre, policía, 525
Freyre de Jaimes, Carolina, 761
Freundt, Ricardo, 492, 493
Frías, Francisco María, 75, 103, 283, 675, 806
Frías, José María, 277
Frías, Ricardo, 798
Fuente, Eduardo la, 280
Fuenzalida Bade, Rodrigo, 60, 64

G

Galdames, Luis, 64
Galicia, Ramón, 801
Gallardo, Quiterio, 802
Gallé, Juan Godofredo, 700
Gallegos, Saturnino, 457
Galuppini, Gino, 438, 644
Gálvez, José Octavio, 278
Gálvez, Manuel María, 744
Gálvez, Pedro, 546, 612, 620, 629
Gamarra, Abelardo, 77, 92, 768, 769, 770, 771, 775, 810
Gamarra, Agustín, 783
Gamarra, Francisco, 281
Gamarra, José, 280
Gamero, Adolfo, 276, 675, 685, 686, 804
Gamero, Enrique, 282, 675, 685, 686
Gamero Alania, José Luis, 853
Garcés, Pedro A., 492, 493
García, Annival, 281
García, Arturo, 150, 279, 806
García, Ignacio, 744
García, José Félix, 499, 514
García, José María, 74, 780
García, marinero Juan, 801
García, cabo Juan, 279
García, Lizandro E., 280, 803, 807
García, Manuel, 507
García, Melchor, 103
García, Senén, 280
García Calderón, Francisco, 76, 92, 93, 744
García y García, Aurelio, 28, 33, 43, 74, 80, 83, 84, 85, 145, 212, 225, 226, 227, 228, 230, 235, 252, 295, 312, 313, 337, 418, 505, 506, 507, 511, 514, 515, 584, 590, 643, 644, 666, 683, 701, 717, 718, 738, 744, 746, 749, 774, 777, 778, 779, 780, 785, 807
García y García, Guillermo, 208, 209, 212, 214, 215, 216
García y García, José Antonio, 51, 312, 313, 327, 336, 337, 338, 340, 379, 395, 396, 402, 498, 505, 718, 744, 752, 753
García y García, Parcemón, 150, 280
García Godos, Artidoro, 150, 279, 807
García Maldonado, Javier, 280, 798
García Rossell, Emilio, 506
García Rossell, M., 493
García Rossell, Ricardo, 493
García Seminario, José Félix, 151, 281
Gárezon, Pedro, 534, 797
Garfias, Alvaro, 304, 307, 382, 385, 458, 469, 528
Gargurevich, Grimaldo, 280
Garibaldi, José, 805
Garrido, Andrés, 492, 493, 494, 515, 528
Garrido, Aristarco, 494
Garrido, Luis, 281
Garrido Mendívil, Plácido, 494
Gassendi, Pedro, 702
Gasto, prefecto, 45
Gaubil, Antonio, 703
Gaviria, Aurelio, 209, 216, 217, 534
Geary, H. Seymour, 666, 668
Gibbs, Guillermo, 351

Gil, Benito, 62
Gil, John Henry, 801
Gil, Manuel, 806
Girón, Melchor, 455, 529, 531
Glaspy, Eduardo, 799
Glover, O. L., 495
Godos, Tomás, 801
Godoy, Joaquín, 722, 727, 752, 780
Gómez, Basilio, 457
Gómez, Cipriano, 801
Gómez, Eusebio, 802
Gómez, Francisco G., 281
Gómez, John, 799
Gómez, José, 799
Gómez, Juan G., 281
Gómez, Manuel, 455, 493
Gómez Sánchez, Evaristo, 529, 533
Gómez Silva, Bibiano, 516
Gómez de la Torre, Luis, 525
Gónzales, Clodomiro, 803
Gónzales, Feliciano, 801
Gónzales, Flavio, 455
Gónzales, José M., 802
Gónzales, Juan de Dios, 456
Gónzales, Juan José, 456
Gónzales, Mariano, 457
Gónzales de la Cotera, Manuel (véase Cotera)
Gordillo, Andrés, 801
Gordillo, Manuel, 801
Göschen, Jorge Joaquín, 572
Goycochea, Nicanor, 281
Graham, James R., 352, 357, 358, 401, 403, 406, 496, 498, 536, 537, 539, 540, 615, 623, 625, 626
Graham Bell, Alexander, 46
Granda, José, 103
Grandiel, Samuel, 455
Granger, Diego, 101
Grau, Miguel, 28, 30, 31, 32, 36, 62, 63, 74, 103, 104, 105, 106, 107, 110, 116, 121, 134, 145, 171, 186, 187, 190, 193, 194, 195, 199, 213, 217, 223, 224, 235, 246, 289, 290, 295, 313, 405, 406, 500, 501, 507, 509, 640, 660, 664, 738, 744, 745, 747, 748, 749, 750, 768, 774, 777, 779, 780, 781, 800, 809, 811
Gray, oficial inglés, 444, 448
Gray, Charles C., 495
Green, Eduardo, 801
Green, O. L., 496
Gregory, John, 276
Grieve, Jorge, 416, 643
Griffith, W.R., 496
Guarro, presbítero, 533
Guerra, Antonio Cesáreo de la, 75, 276, 278, 807
Guerra, Joaquín, 74, 678
Guevara, Adolfo, 456
Guevara, Domingo, 799
Guevara, Manuel o Samuel, 383, 452
Gumetri, James, 802
Gutiérrez, coroneles, 732
Gutiérrez, Alberto, 52, 64
Gutiérrez, Alcides, 801
Gutiérrez, Darío C., 75, 150, 279, 806
Gutiérrez, Juan María, 636
Gutiérrez, Lorenzo, 457
Gutiérrez, Ruperto, 75
Gutiérrez de la Fuente, Antonio, 531, 533
Guzmán, Pedro, 455

H

Habich, Eduardo, 103
Halley, Edmund, 700, 703
Harcourt, sir William, 546, 568, 569, 573, 579, 581
Harvey, Héctor, 111
Haws, Duncan, 447
Hay, sir John, 564
Haza, Alfredo de la, 282, 314, 534, 797
Haza, Antonio A. de la, 62, 72, 74, 78, 80, 95, 97, 103, 106, 111, 117, 119, 120, 121, 125, 126, 131, 132, 134, 135, 143, 156, 158, 166, 187, 189, 190, 196, 221, 222, 224, 501, 502, 503, 504, 664, 719, 777, 796
Haza, Arístides de la, 283
Haza, Arturo de la, 150, 280, 798, 807
Haza, Benjamín de la, 111, 276, 807
Haza, Diego de la, 70, 71, 74, 201, 203, 300, 303, 312, 500, 501
Haza, Federico de la, 281

Haza, Germán de la, 124, 493
Haza, Manuel Cosme de la, 276, 534, 807
Haza, Santiago de la, 75, 283, 808
Haza, Viriato de la, 283, 808
Heeren, consignatario, 366
Helsby, W. G., 543
Herbert, capitán, 652
Hern, W.R., 496
Hernández, Fermín, 75, 311, 382, 383, 387
Heros, Carlos de los, 277, 296, 298, 299, 300, 304, 310, 313, 800
Heros, Juan P. de los, 277, 798
Herrada, Pedro, 278, 804
Herrera, Genaro, 290
Herrera, Octavio, 304, 305, 382, 383, 453, 469, 529
Hevelio, 702
Hidalgo, Eduardo, 208, 211, 216, 281, 314, 534, 797
Hidalgo, Manuel, 803
Higginson, Elías, 304, 305, 382, 383, 453, 469, 528
Higginson, Guillermo, 805
Hilliar, almirante, 544
Hochu, Juan, 678, 705
Hodgson, 703
Hogan, W.H., 496
Holker, sir J., 642
Hormaza, subteniente, 427
Horsey, sir Algernon Frederick Rous de, 324, 325, 326, 340, 341, 342, 346, 351, 352, 353, 355, 356, 357, 358, 365, 380, 396, 402, 403, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 416, 420, 422, 431, 439, 441, 442, 448, 485, 496, 497, 505, 526, 527, 535, 537, 539, 540, 542, 543, 544, 545, 546, 554, 555, 556, 559, 560, 565, 566, 568, 569, 572, 573, 574, 579, 580, 581, 582, 585, 587, 590, 598, 599, 601, 602, 603, 608, 613, 614, 615, 616, 617, 620, 621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 630, 631, 632, 638, 642 (biografía), 643, 644, 645, 647
Horsey, Spencer de, 642
Huailupo, Vicente, 799
Hughes, Thomas, 276
Huguet, José A., 280, 807
Hundido, Juan, 278
Hunt, Ward, 564, 568
Hurruitz, W., 496
Hurtado, Manuel, 802
Hurtares, Simón, 800
Hyde, Robert, 496

I

Ibañez, Eugenio, 280
Ibarra, Mariano, 801
Iglesias, Lorenzo, 641
Iglesias, Miguel, 641
Inga, Mariano, 802
Iriarte, Emilio, 280
Iriarte, Patricio, 75
Irigoyen, Bernardo de, 751
Irigoyen, Manuel, 224, 225, 671, 756, 757, 762, 763, 764, 766
Irigoyen, Pedro, 810
Irujo, Pedro, 204, 282
Izaguirre, Lizardo, 801

J

Jaimes, Julio Lucas, 30, 499, 761
Jara, Francisco, 455
Java, Domingo, 453, 529, 530
Jiménez, José M., 744
Jiménez, Julio, 281, 804
Jimeno, Antonio, 796
Jordán, Nicanor, 493
Jurado de los Reyes, Mariano, 525

K

Kepler, Juan, 702
King, Adolfo, 35, 490, 491, 528, 645
King, Carlos, 645

L

Laca, Julio, 281
Laca, Miguel, 281
Lagomarsino, Ernesto, 281
Laiton, José, 801
Lalande, José Jerónimo, 691, 700, 703
Lama, Oswaldo, 280, 805

Lama, Reynaldo de la, 277, 807, 808
Lama, Tomás, 280
Lamas, Diego, 799
Lancie, James, 805
Landa, Luis de la, 277, 494, 799
Langer, William L., 63
Lara, José Abelardo, 304, 308, 309, 382, 385, 458, 469, 529
Lara, Enrique, 118, 489
Lara, Federico, 74, 89, 313, 808
Larigtone, Duncan, 456
Larrañaga, Federico, 299, 304, 307, 382, 384, 411, 414, 457, 458, 469, 533, 548, 556, 645
Larrañaga, Rafael, 806
Larrea, Arnaldo, 282, 314, 534
Larriva, Fidel, 803
Lastres, Francisco, 280
Lastarria, Victorino, 516
Lastres, Cristóbal, 534, 807
Lastres, José M., 314
Lavalle, José Antonio de, 760, 762, 763, 764, 766, 767, 777, 810
Lawlor, A., 496
Lay, Charles H., 495
Lazo, José, 455
Lecca, Eduardo, 494
Legentil, Guillermo José, 691, 703
Leguía, Carlos A., 281, 803, 804, 807
Leguía, Nicanor, 101, 281
Lemonnier, Pedro Carlos, 691
León, Apolinario, 802
León, Aurelio, 103
León, Dámaso, 801
León, Francisco, 797
León, José Ignacio, 204, 241, 314, 686, 687, 741, 805
León, Manuel I., 124, 798
León, Nicanor, 88, 744
Lever, Henry, 799
Lévano, César, 810
Leverrier, Urbano Juan, 689, 702, 703
Leviton, Duncan, 801
Lewis, Guillermo, 493
Leyva, Francisco, 805
Lima, Clemente, 802
Lima, José, 277, 453
Linares, Manuel, 493
Lindsay, Charles, 438, 441, 442, 445, 446, 447, 448, 606, 610, 644, 645
Lisle, Rudolph de, 425
Lissón, Carlos, 733
Lissón, César, 280
Llanos, Francisco, 802
Llona, Numa Pompilio, 493
Llosa, Germán, 525
Llosa, Manuel, 121
Loave, Tomasa, 645
Loayza, 613
Loayza, Jorge M., 494
Loayza, José Jorge, 119
López, Antonio, 806
López, Enrique, 493
López, Francisco, 457
López, marinero Jacinto, 801
López, Jacinto, 61, 66, 92, 781
López, José Federico, 311, 383, 453, 529, 530
López, Luis, 75
López, Manuel, 802
López, Mariano Martín, 525
López, N. P., 494
López, Narciso, 802
López Aréstegui, Héctor, 25
López Martínez, Héctor, 25, 62, 63, 64, 402, 403, 809, 810, 811
López de Romaña, José María, 525
López de Romaña, Juan Manuel, 525
López Torres, doctor, 741
Lorente y Benel, Sebastián, 103, 150, 279, 806
Lostaunau, Julio A., 304, 305, 382, 383, 453, 469, 529
Loyola, Cruz, 280
Loyola, Edmundo, 281
Loyola, Ruperto, 799
Luciano, Rudecindo, 277
Luján, Camilo, 283
Luna, Federico, 88, 738
Luna, Francisco, 516
Luna Gonzáles Pabón, Julio A., 63, 401, 810
Luppis, Giovanni Biagio, 431, 432, 433, 434, 435, 436
Luque, Francisco, 350

M

Mac Donald, Gilbert, 286, 496
Mac Callum, Archibald, 798
Mac Mahon, Samuel, 805
Macaulay, lord, 767
Macedo, Eleuterio, 744
Macedo, Mariano, 741, 742
Maldonado, Javier, 807
Maldonado, Manuel, 283
Maldonado, Santiago, 388
Maloany, C., 495
Manrique, Federico, 103
Manuel, José, 806
Manzanares, Félix, 744
Manzanares, José, 190, 278, 804
Manzanares, Miguel, 678
Maquilón, Alberto, 493
La Mar, José de, 783
Maraldi, Juan Domingo, 703
Maravoto, Federico, 493
March, Edward, 404, 537
Mariani, L., 197
Mariátegui, Benjamín, 74
Mariátegui, Leandro, 75
Marín, Gil, 455
Márquez, Federico, 456
Márquez, José, 494
Márquez, Juan, 801
Marquina, José Manuel, 75, 101, 150, 279, 806
Marquina, Juan de Dios, 801
Martín, José Carlos, 646, 731, 733, 809,
Martinet, 668
Martínez, Ignacio, 799
Martínez, Jesús Felipe, 290, 493
Martínez, Joaquín, 455, 529, 530
Martínez, Marcial, 516
Martínez, Mariano, 204, 314
Martínez Hidalgo y Terán, José María, 431, 644
Más, Pedro, 641
Masías, Arturo, 801
Mason Slidelt, 565
Matheus, Augusto, 799
Maticorena, José F., 150, 279, 807
Matos, Federico, E., 111, 241, 282, 534
Mayorga, Martín, 455
Mc Carthey, James, 801
Mc Coll, Andrés, 801
Mc Rines, James, 282, 798
Meave Olazábal, Ignacio, 808
Mechain, Pedro Francisco, 691
Mederos, Calixto, 493
Medina, Agustín, 456
Medina, Alberto, 801
Medina, Francisco, 220, 805
Medina, José Miguel, 82
Medina, soldado Manuel, 457
Medina, doctor Manuel J., 532
Medrano, Miguel, 801
Meiggs, Enrique, 760
Mejía, Julián, 278, 804
Mejía, Manuel, 277, 799
Melena, Otoniel de la, 282, 528, 798
Meléndez, Fabián, 456
Melgar, Adán, 740, 741
Melgar, Manuel Mariano, 75, 278, 660
Melgar, Tito, 204
Melgarejo, José Benito, 506
Melgarejo, Mariano, 47
Melo, Rosendo, 290, 561, 714
Mena, Pascual, 802
Menchola, José, 802
Mendoza, Daniel, 284
Mendoza, Manuel (cabo), 450, 456
Mendoza, marinero Manuel, 284
Mendoza, sirviente Manuel, 806
Mera, Carlos, 801
Mesa, Felipe Santiago, 75
Mesa, Ismael, 803
Mesones, Luis, 190, 744
Messier, Charles, 691
Meyer, Carlos A., 281
Michel, Williams, 456, 799
Mifflin, Enrique, 281
Milán, Francisco, 802
Miller, oficial inglés, 420
Miller, Edward A., 495
Miller, V.H., 495
Mills, Peter, 805
Minaya, Nazario, 455, 529, 530

Mindreau, Florentino, 798
Miranda, Abdón, 493
Miranda, Horacio, 494
Miranda, Vicente, 456
Mirengui, Ernesto, 101, 281
Miró Quesada, Aurelio, 759, 810
Miró Quesada, Gregorio, 74, 135, 286, 302, 313, 314, 473, 534, 802
Miró Quesada, Joaquín, 150, 280
Miró Quesada, José Antonio, 212, 757, 758, 759, 810
Miró Quesada Laos, Carlos, 38, 62, 63
Mitchell, María, 703
Mitchell, William, 277
Mitow, 703
Molina, Hipólito, 515
Molina, Pantaleón, 808
Monier, Joseph, 46
Monroe, Alejandro, 801
Monroe, James, 379, 495
Monsalve, Próspero, 280, 803, 807
Montalván, Ruperto, 493
Montero, Lizardo, 28, 32, 33, 35, 36, 37, 38, 57, 72, 74, 84, 89 (Sociedad Fraternal), 90, 295, 511, 697, 717, 718, 719, 720, 721, 722, 723, 724, 725, 727, 728, 730, 731, 738, 743, 744, 745, 746, 749, 754, 777, 779
Montezuma, Manuel, 802
Montoya, Melchor, 741
Montt, Antonio, 516
Moquin, J.R., 495
Mora, Manuel, 493
Morales, Agustín, 47
Morales, Emilio, 382, 456
Morales, Froilán P., 75, 314, 534, 806
Morales, José, 802
Morales, Manuel, 499, 514
Morales, Raymundo, 103
Morales Saavedra, José, 798
Morán, Avelino, 455
Morante, José Andrés, 280, 798, 807
Morante, Saúl, 506
More, Juan Guillermo, 68, 74, 103, 123, 125, 135, 143, 281, 313, 314, 321, 390, 392, 404, 458, 460, 461, 462, 465, 466, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 479, 481 a 484 (renuncia), 485, 486, 511, 534, 535, 536, 544, 640, 645, 785, 797
Moreno, Francisco, 802
Moreno, Herminio, 494
Moreno, Julio, 456
Moreno, Manuel Jesús, 89, 283, 658
Moreno Maíz, Manuel, 741, 744
Mori Ortiz, Manuel, 388
Morris, Blas, 279
Moscoso, Antonio, 382, 456
Mulgrew, Juan H., 280
Muñoz, Alejandro G., 74
Muñoz, Francisco de Paula, 744
Muñoz, Mariano, 382, 456
Murga, Felipe, 453, 469
Murik, Harrison, 495
Mushet, Robert F., 46

N

Narvarte, Arturo A., 280, 798, 807
Nasr-Ed-Dim, shah de Persia, 341
Navarro, Ramón, 277
Navarro Pantac, Esperanza, 25, 853
Nazario, Antonio, 455
Neto, Benito, 515
Newell, Alejandro D., 75, 796
Nhanaus, August, 456
Nicolás, Juan, 278
Nieto, Juan M., 492, 494
Nieves, Lizandro, 506
Niño, Emiliano, 72, 795
Nobel, Alfred, 46
Noé, María, 640
Noguera, Federico, 384, 453, 529, 530
Noria, 701
Nories, William, 800
Nosiglia, Luis, 170
Nuevo, grumete, 123
Nuñez del Prado, Daniel, 769, 770

O

O'Donell, Eduardo, 280
Obín, Manuel, 761
Olaechea, doctor, 541
Olarte, Marcos, 212
Olaya, José, 801
Oliveira, Abel, 805
Olivares, Luis E., 494
Olivera, Alonso, 281

Olivera, Luis, 280
Olivero, 528
Ontaneda, Juan Manuel, 112, 113, 241, 282, 534
Orellana, Felipe, 202
Orellana, Manuel, 494
Orellana, Tránsito, 453, 529, 530
Orloff, principe Nicolás, 60
Ormeño, Tomás, 279
Ortiz, Matías, 456
Otoya, Ezequiel, 75, 89, 197, 800
Otoya, Juan Francisco, 300, 806
Otto, Nicolás Augusto, 46
Oyague, 720
Oyague, Decio E., 278, 314, 534, 804

P

Pachas, Bernardo, 494
Pacheco, Ramón, 385
Pacheco-Zegarra, G., 811
Paco, Celedonio, 457
Palacios, Federico, 75
Palacios, Juan Bautista, 75, 656, 808
Palacios, Manuel, 74, 80
Palacios Rodríguez, Raul, 853
Palma, Claudio, 283
Palma, Ricardo, 636, 639
Palomino, Lucas, 279
Panchano, Tarquino, 490, 515
Pando y Villarroya, José Luis, 403
Panizo, Emilio, 494
Panizo, Federico, 531, 533
Panizo, Juan José, 640
Pardo, Juan, 150, 280, 807
Pardo, Miguel, 281
Pardo de Figueroa, Baldomero, 494
Pardo y Lavalle, Manuel, 27, 28, 29, 30, 32, 33, 36, 37, 38, 43, 60, 65, 81, 82, 83, 86, 88, 293, 294, 295, 334, 505, 511, 512, 514, 515 (destierro a Chile), 516, 517, 520, 594, 646, 655, 718, 719, 731, 732, 733, 734, 735, 736, 738, 739, 740, 741, 742, 743, 744, 745, 746, 747, 749, 750, 767, 809
Pareja, Guillermo L., 75
Parker, J.A., 495
Parkes, Oscar, 345, 416, 438, 644
Parodi, Félix, 494
Pastor, Antonio, 241
Paulet, Pedro, 455, 529, 531
Paz Soldán, Mariano Felipe, 63, 418, 644, 701, 753
Peck, W.E., 495
Peeter, Georgy, 799
Pejovés, Manuel, 507
Penny, M.H., 496
Perea, Mariano, 300
Pérez, Francisco, 799
Pérez, Gregorio, 75, 193, 277, 313, 328, 534, 685, 686, 796
Pérez, grumete Manuel, 456, 801
Pérez, soldado Manuel, 802
Pérez, Manuel B., 150, 279, 806
Pérez, Ricardo, 204, 276, 808
Perigot, almirante, 197
Perla, José Ignacio, 207, 798
Perley, W.H., 496
Petriconi, Luis, 674, 715
Pezet, Víctor, 101
Piedra, Ramón, 802
Piérola, Carlos de, 307, 383, 469, 526, 528
Piérola, Juan Francisco, 456
Piérola, Nicolás de, 33, 38, 39, 40, 42, 43, 45, 63, 76, 167, 194, 293, 295, 296, 297, 299, 301, 304, 310 (se embarca en el *Huáscar*), 311, 316, 321, 331, 332, 334, 335, 344, 350, 359, 360, 363, 365, 366, 370, 378, 379, 389, 392, 401, 403, 404, 412, 413, 414, 422, 426, 428, 429, 448, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 464 (rendición), 465, 466, 467, 468, 469 (prisionero), 470, 471, 472, 473, 482, 498, 504, 523, 525 (deportado a Chile), 526, 527, 529, 530, 532, 533, 535, 536, 549, 550, 555, 556, 589, 593, 594, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 606, 607, 608, 609, 633, 635, 638, 639, 640, 641, 645, 753, 754, 788
Pim, Bedford, 598, 599
Pimentel, Belisario, 281
Pimentel, Ricardo, 74
Piminchumo, Manuel, 801
Pineda, Manuel, 799
Pinto, Aníbal, 52, 59, 516, 766

Pinto, Francisco Antonio, 52
Pitot, Maximiliano, 804
Pizarro, Manuel, 802
Plaza, Amaro, 802
Plumer, W., 495
Polanco, Estanislao, 801
Polar, Juan Manuel, 525
Politano, Manuel, 283
Ponce, Simón, 801
Porras, Salomé, 75, 808
Porras Barrenechea, Raúl, 32
Portal, policía, 525
Portal, Benjamín, 276
Portal, Eliezer, 280
Portal, Gabriel, 805
Portal, Nicolás del, 42, 43, 74, 103, 313, 314, 329, 390, 597, 779, 780, 807
Portales, Mariano, 801
Portillo, Godofredo, 280
Portocarrero, Froilán, 455, 529, 531
Posth, Carlos, 281
Powalky, Carlos Rodolfo, 700
Pozo, Eustaquio del, 804
Prada, Pablo, 456
Pradier Foderé, Pablo, 103
Prado, Carmelo, 284
Prado, Manuel Antonio, 42
Prado, Mariano Ignacio, 23, 27, 30 (inicio del gobierno), 33, 35 (pugna electoral con Montero), 36, 38, 39, 40, 45, 54, 60, 65, 73, 80, 83, 85, 86, 88, 106, 111, 132, 143, 190, 208, 221, 243, 293, 294, 295, 305, 312, 313, 332, 338, 340, 356, 357, 362, 365, 367, 368, 379, 380, 381, 458, 460, 468, 487, 501, 505, 506, 507, 508, 509, 511, 513, 518, 533, 534, 539, 544, 545, 546, 594, 597, 598, 600, 601, 641, 669, 683, 717, 718, 719, 722, 725, 726, 728, 731, 733, 734, 735, 736, 742, 743, 744, 745, 747, 750, 752, 753, 754, 756, 761, 762, 763, 764, 765, 776, 777
Pratolongo, Vicente, 494
Pró Portugal, Manuel, 525
Proaño, Tomás, 277, 800
Ptolomeo, 702
Puente, Manuel de la, 304, 309, 330, 382, 383, 453, 469, 529
Puente, Víctor de la, 304, 305, 382, 383, 453, 469, 529
Puerta, Luis la, 358, 380, 505, 506, 507, 513, 601, 732, 738
Puiseux, Pedro Enrique, 700

Q

Querejazu Calvo, Roberto, 63
Quesada, Leandro, 506
Quesquén, José, 800
Quevedo, marinero, 123
Quintana, Juan, 507
Quiñones, Alberto, 281
Quiñones, José R., 494
Quiñones, Miguel, 456
Quiroga, Domingo, 277, 278, 799

R

Rada, Pedro H., 516
Rainer, oficial inglés, 410, 411, 413, 414, 421, 555, 556, 603, 643
Ramírez, Enrique, 801
Ramírez, Manuel A., 385, 458, 469, 529
Ramos, 722
Ramos, Aurelio, 212
Ramos, Domingo, 118
Ramos, Tomás, 802
Randall, John, 282, 804
Raper, Enrique, 701
Raygada, Abel, 151, 280, 804
Raygada, Carlos, 810
Raygada, Eduardo, 75, 284, 314, 534, 808
Raygada, Eugenio, 75, 208, 209, 216, 217, 281, 313, 534, 797
Raygada, Juan José, 74, 89, 135, 286, 804
Raygada, Manuel E., 30
Raygada, Toribio, 74, 241, 534
Rázuri, Carlos, 281
Reed, Edward James, 59, 416, 789
Reich, Johan, 495
Reid, Roberto, 803
Remón, Manuel, 799
Remond, René, 63
Renan, Ernesto, 754

Rendón, José Manuel, 51
Rentería, Blas, 506
Rentería, Máximo, 801
Revolledo, marinero, 123
Revoredo, Carlos, 150, 280, 805, 807
Revoredo, Eleazar, 101, 281
Revoredo, Felipe, 101
Reyes, Alejandro, 516
Reyes, Angel, 455, 529, 531
Reyes, Enrique, 493
Reyes, J., 493
Reyes, Lizardo, 280
Reyes, Quintín, 798
Reyes Ortiz, Serapio, 758, 759, 762, 763
Ribeyro, Ramón, 32
Richardson, John, 801
Rincón, Federico, 302, 313, 534, 805
Río, José A. del, 489
Río, Manuel del, 455
Ríos, César, 280
Ríos, Miguel, 74, 89, 241
Ríos, Tiburcio, 277, 802
Risco, N., 388
Risco, Pedro del, 150, 280, 807
Riva Agüero, José de la, 33, 718, 719, 738, 744, 746
Rivadeneyra, Francisco, 506
Rivarola, Neptalí, 493
Rivas, Aniceto, 801
Rivas, Manuel María, 740, 741, 744
Rivera, Daniel S., 280, 799, 807
Rivera, Domingo, 802
Rivera, Francisco, 456
Rivera, José, 802
Rivera, Juan, 455
Rivera, Juan de Dios, 202, 506
Rivero, Manuel Antonio de, 525
Robiquet, 701
Robles, Aparicio, 801
Robles, Francois, 453
Roca y Boloña, José Antonio, 531, 533, 761
Rodríguez, Andrés, 457
Rodríguez, Carlos L., 279, 507, 803
Rodríguez, José María, 388, 457, 529, 531
Rodríguez, José Melitón, 276, 299, 300, 308, 310, 311, 534, 800
Rodríguez, Pedro, 801
Rodríguez de la Rosa, Daniel, 75, 808
Rodríguez Ingunza, Augusto, 280
Rodríguez Ramírez, Antonio, 284
Rodríguez Salazar, Pedro, 281, 298, 313, 800
Roel, Pedro, 807
Rojas, Casto, 48, 63, 64
Rojas, José María, 203, 283
Rojas, Francisco, 455
Rojas Melgarejo, Julio, 775
Rojas Vásquez, Robertina, 853
Rollo, Genaro Rufino, 494
Román Arizaga, Eugenio, 204, 803
Römer, Olavo, 703
Romero, César, 280, 807
Romero, José Aniceto, 494
Romero, José María, 103
Romero, soldado Manuel, 457
Romero, Manuel E., 808
Romero Pintado, Fernando, 65, 66, 73, 77, 83, 92, 93, 101, 115, 197, 289
Romero Reaño, Manuel, 853
Rondón, Fernando, 778
Rosa, Fernán de la, 283
Rosa, José de la, 806
Rosa, soldado José de la, 457
Rosa, Teodoro la, 498
Rosa Toro, Agustín de la, 103
Rosas, doctor, 741
Rosas, Francisco, 33, 34, 718, 744, 746
Rosas, José, 75, 808
Rosas, Luis Felipe, 42
Rosell (véase García Rossell)
Rospigliosi, José Cirilo Julio, 499, 514, 545, 751
Rotalde, Felipe M., 800
Rovira, Feliciano, 278
Rowbotham, W.B., 340, 402, 414, 415, 416, 437, 643, 644
Rubí, Manuel, 802
Rueda, Adolfo, 494, 808
Ruiz, Manuel, 802
Ruiz, Ramón, 801
Rujel, Manuel Francisco, 314
Russel, sir Charles, 580

S

Saavedra, Carlos, 280
Saavedra, José M., 281
Saavedra, Manuel, 506
Saavedra, Pedro José, 487, 744
Saavedra, Ricardo, 455, 529, 530
Saco, Pedro José, 310, 383, 385, 388, 458, 469, 529
Saénz, Oliverio, 101, 281

Sagasti, Julio, 75, 808
Salamanca, Gerónimo, 150, 280, 807
Salaverry, Fortunato, 112, 113, 796
Salaverry, Juan, 75, 124, 282, 807
Salazar, Apolinario, 800
Salazar, Bernardino, 744
Salazar, Carlos A., 281
Salazar, Enrique, 455
Salazar, Gregorio, 456
Salazar, Mariano, 720
Salazar, Ramón, 808
Salazar, Tomás, 277, 455, 800
Salcedo, José María, 74, 253, 786
Saldías, Santiago Eulogio, 113, 314, 534, 781, 790, 795, 796
Salinas, Manuel, 280
Salisbury, marqués de, 294, 323, 401, 402, 620
Salmón de la Jara, Federico, 25
Salvatierra, Manuel Ignacio, 48
Samamé, Lorenzo, 808
San Cristóval, Evaristo, 646
San Martín, Emilio, 150, 280, 803, 807
San Martín, José de, 751
San Román, Miguel de, 65, 83, 684, 744
Sánchez, Eulogio, 457
Sánchez, Leopoldo, 75, 89, 135, 170, 171, 219, 221, 805
Sánchez, Luis, 455
Sánchez, Manuel, 803
Sánchez, Miguel, 456
Sánchez, Samuel, 283
Sánchez Carrión, Eduardo, 534
Sánchez Carrión, Ramón, 282, 534, 804
Sánchez Concha, doctor, 741
Sánchez Lagomarsino, José, 75, 81, 505, 506, 511, 515
Sanoni, José María, 75
Santa Cruz, Andrés de, 50
Santa María, Domingo, 516, 766
Santibañez, José, 277
Santillana, Adolfo, 280, 798, 807
Santillana, Gervasio, 216, 534, 800
Santillana, Pedro, 74
Santos Caller, Alcídes, 853
Sanz, Francisco, 74
Sarratea, Mariano E., 751
Sartory, Ricardo, 280
Schenek, H.J., 496
Schlmory, Felipe, 278
Schreiber, Germán, 280
Schumacher, Enrique Cristian, 703
Secchi, Angel, 703
Segura, Andrés, 533
Selaya, Gaspar, 74, 283, 657, 658
Selaya, Juan F., 281
Seminario, Félix, 124, 798
Sena, Francisco, 455, 529, 530, 799
Sevilla, Mariano, 516
Shakespeare, William, 732
Shaw Lefevre, George, 567
Sibbald, cirujano inglés, 444
Siemens, Werner, 46
Sifuentes, Francisco, 282, 798, 805
Sifuentes, Nicanor, 121
Siles, Casimiro, 801
Siles, Mariano, 150, 280, 807
Siles, Ruperto, 801
Silva, Clemente R., 101
Silva, José Manuel, 75, 808
Silva, Pedro, 456
Silva, Vicente, 101
Silva Castro, Raúl, 64
Silva Rodríguez, Ernesto, 280, 807, 808
Silva Santisteban, Gonzalo, 494
Silva Santisteban, Juan, 494
Skakerloes o Skakerley, 702
Skeitze, Johan, 495
Smith, Bernardo, 302, 314, 534, 803
Smith, Guillermo, 505, 506, 515
Smith, Henry, 800
Soaliger, 702
Solar, P. Grimaldo del, 494
Solar, Pedro Alejandrino del, 761
Solari, Juan, 799
Solís, Mariano, 455
Sologuren, Samuel I., 494
Solorio, Bernardino, 802
Soria, Fernando, 280
Soria, Manuel, 457
Soriano, Cayetano, 805
Sosa, doctor, 741
Sotil, José C., 282, 798
Soto, Francisco, 455
Soto, José, 279
Sotomayor, Emilio, 755

Sotomayor y Vigil, Federico, 151, 280, 799, 807
Soulsby, Jorge B., 808
Spadaro, Yaya, María, 853
Speedie, Guillermo, 244, 245
Spiell, Francisco, 799
Spiell, Ricardo M., 516, 807
Spiers, Guillermo, 280, 807
St. John, Spencer, 224, 323, 401, 402
Stamm, Jorge, 220
Stevens, Julias D., 495
Stevenson, Alejandro, 456
Stevenson, Charles, 801
Stewart, Watt, 714
Storace, Pedro Luis, 282
Stoweld, lord, 575
Strodbroke, conde de, 642
Sturman, S., 496
Suárez, José, 801
Suárez, Luis F., 280
Suárez, Pedro Federico, 74, 493
Subercaseux, Francisco, 516
Swain, Sampson, 496
Swan, 46
Sweet, Carlos, 281, 798

T

Taboada, Juan E., 804
Talavera, Fidel, 802
Talbot, oficial inglés, 444
Tamayo, Franz, 63
Távara, Santiago, 204, 800
Tegetthoff, Guillermo, 590, 786
Tejada, Juan, 456
Tejeda, Germán 744
Tejeda, José Simeón, 33, 34
Tejerina, Serapio, 796, 803
Tellería, Julio, 75, 89
Tello, Juan de Dios, 382, 388
Terry, Carlos E., 281
Terry, Tadeo, 744
Thomas, Charles, 804
Thompson, John, 801
Thomson, Elihu, 47
Tijero, Marcelino, 283
Tizón, Amaro G., 74, 796
Tizón, amanuense Carlos, 808
Tizón, Carlos Benjamín, 150, 280, 799, 807
Tizón, Honorato G., 75, 802
Tizón, Rómulo G., 75, 808
Torales, Wenceslao, 494
Torre, coronel la, 489
Torre, Aníbal Víctor de la, 751
Torre, Carlos la, 276, 534, 807
Torre, José de la, 42
Torre, Manuel la, 494
Torre Bueno, Alejandro de la, 101, 150, 280
Torre Bueno, José María de la, 531, 533
Torre y Roncal, Mariano de la, 798
Torre Ugarte, Daniel de la, 75, 808
Torreblanca, José, 506
Torres, José Luis, 217
Torres, Paulino, 388, 457
Torres, Vicente, 455
Torres, Víctor A., 92, 810
Torrico, Joaquín, 533
Torrico, Santiago, 808
Tovar, Manuel, 761
Trelles, A., 800
Treneman, Richard, 804
Triana, Napoleón, 456
Tristán, Francisco, 75
Troncoso, Manuel, 528
Trujillo, Bartolomé, 103
Trujillo, Pedro, 456
Tucker, John Randolph, 747

U

Ucañán, Domingo, 801
Ucañán, Manuel, 801
Ugarteche, José M., 45
Ulloa, José Casimiro, 670, 762
Ulloa, Melchor, 281, 314, 534, 797
Ulloa Sotomayor, Alberto, 39, 63, 296, 350, 396, 401, 469, 527, 643, 645, 646
Unánue, Pedro, 801
Uranga, Isabel, 641
Urbieta, M., 494
Urbina, Miguel A., 150, 279, 806
Ureta, Gaspar, 492, 505, 506
Ureta, Guillermo, 280
Uribe, Santiago, 455
Urrutia, José Félix, 278, 804
Urrutia, Tomás, 796
Urtares, Simón, 455

V

Valdeavellano, Juan Luis, 721
Valderrama, Manuel, 806
Valderrama, Manuel M., 299, 304, 305, 309, 330, 382, 453, 469, 528
Valderrama, Martín, 457
Valderrama, Mauro, 280
Valdez, Napoleón, 494
Valdivia, Celestino, 802
Valdivia, Francisco, 802
Valdivia, José P., 284
Valdivia, Ramón, 808
Valdivieso, 495
Valdivieso, Francisco, 680
Valdivieso, José, 801
Valdivieso, Juan, 506
Valdivieso, Juan Antonio, 75
Valega, Benjamín, 280
Valega, Juan F., 494
Valencia, Manuel, 457
Valero, Pedro, 150, 279, 807
Valladares, Emilio, 799
Valladares, Martín, 169, 219, 220, 222, 224, 225
Valle, Ambrosio del, 678
Valle, Jesús Domingo, 796
Valle, Manuel María del, 738, 744, 760, 768
Valle Riestra, Alberto, 89, 796
Valle Riestra, Domingo, 151, 281, 798, 807
Valle Riestra, Ramón, 74, 493
Vallejos, E., 493
Vane, W.C., 495
Varela, Marcelino, 310, 350, 358, 414, 458, 460, 467, 549, 613
Varela, Pedro Antonio, 769, 772
Vargas, Alberto C., 281, 803, 804, 807
Vargas, Anselmo, 388, 456
Vargas, C., 533
Vargas, Isidro, 279
Vargas, Manuel M., 277
Vargas, Víctor, 280, 802
Vargas Caballero, Luis Ernesto, 25, 406
Vargas Machuca, Ramón, 525, 533
Vásquez, Carmen, 801
Vásquez, Miguel, 801
Vegas García, Manuel I., 431, 644
Veintemilla, Juan, 118
Velarde, Ernesto, 101, 281
Velarde, Hernán, 101, 280
Velarde, Jorge, 113, 675, 685, 686, 800
Velarde, Lino, 101, 281
Velarde, Manuel, 742, 744
Velarde, Melchor, 280
Velarde, Samuel, 525
Velásquez, José, 801
Vélez, doctor, 741
Vélez, Juan, 118
Véliz, Zoilo M., 494
Velloda, Juan J., 741
Venegas, Wenceslao, 492, 493
Verdejo, capitán, 511, 515
Verdesoto, Manuel, 455, 529, 530, 801
Verguesse, Henry, 801
Vial, Rafael, 761
Víctor, Juan, 799
Victoria, reina de Inglaterra, 545, 548, 556, 633, 642
Victoria, Luis, 455
Vicuña Mackenna, Benjamín, 52, 731, 733, 734, 747, 749, 750, 759, 761, 762, 766, 810
Vidal, Federico, 450
Vidal, Francisco, 338
Vidaurre, Pedro, 281
Vidolf, Federico, 456
Vigil, Arístides G., 75
Vildósola, Adolfo, 280
Vildósolo, Tomás, 281
Vilela, Carlos, 801
Villagarcía, Adolfo, 103
Villagarcía, M. V., 493
Villanueva, Julio, 802
Villanueva, Pablo, 455, 529, 531, 801
Villar, doctor, 741
Villar, Manuel, 74, 641, 780
Villar, alumno Manuel, 151, 280, 798, 807
Villarán, Héctor, 280
Villarreal, Juan, 802
Villarosa, Lorenzo, 801
Villavisencio, Grimaldo, 150, 280, 799

Villavisencio, Ismael, 278
Villavisencio, Manuel Antonio, 75, 103, 135, 145, 190, 277, 804
Villena Gutiérrez, Luis Felipe, 853
Vinatea, Víctor E., 494
Vincent, Jorge, 453
Vivanco, Manuel Ignacio de, 65

W

Walker, Francis, 495
Walker, William, 805
Wall, oficial inglés, 554
Wallace, James, 282
Ward, Alfredo, 276
Ward, Henry, 799
Watson, ingeniero inglés, 420
Wertherman, Arturo, 103
West, Noel, 110, 227, 228, 235, 325, 327, 537, 538, 674
Westinghouse, George, 46
Whitehead, Roberto, 430, 434, 435, 436
Wholey, J.A., 494
Williams Rebolledo, Juan, 781
Wilson, H.W., 429, 644
Wilson, W.R., 654
Wintrofo, 703
Wolf, Carlos José, 699
Wu de Brading, Celia, 25, 406

Y

Yape, Jorge, 278
Yaque, Manuel Fernando, 516, 528
Yzaguirre, Jaime, 810

Z

Zambrano, Aurelio, 455, 529, 531
Zanutelli Rosas, Manuel, 25, 290, 853
Zapata, Carlos, 734, 735
Zapati, Pedro, 802
Zavala, José Aniceto, 796
Zegarra, Antonio, 283
Zegarra, Luis, 279
Zevallos, Manuel, 506
Zignago, Guiseppe, 798
Zuloaga, Antonio, 806
Zúñiga, Cornelio, 802
Zurita, Cayetano, 450, 457