HISTORIA MARITIMA DEL PERU

La República 1879 a 1883

Melitón Carvajal Pareja

TOMO XI VOLUMEN 1



*H*ISTORIA

La República

*M*ARÍTIMA *D*EL *P*ERÚ

1879 a 1883 /

TOMO XI
VOLUMEN 1

Melitón Carvajal Pareja

*I*NSTITUTO *D*E *E*STUDIOS
*H*ISTÓRICO-*M*ARÍTIMOS *D*EL *P*ERÚ

LIMA-PERÚ 2004

Índice

	Pag.
CAPÍTULO I	
SEGURIDAD NACIONAL REAL O FICTICIA: IMPACTO MARÍTIMO	27
A. Desde el 1° de enero de 1879 hasta la declaratoria de guerra	27
1. Introducción	27
2. El trimestre fatídico	28
2.1. Sobre Presupuesto para 1879/1880	40
2.2. Creación de la Dirección de Marina	44
2.3. Repasando la Constitución	48
2.3.1. La Fuerza Pública	54
2.4. Consejos de Ministros en el Primer Trimestre de 1879	57
2.4.1. Sesión del sábado 4 de enero	58
2.4.2. Sesión del sábado 18 de enero	58
2.4.3. Sesión del jueves 13 de febrero	62
2.4.4. Sesión del viernes 14 de febrero	63
2.4.5. Sesión del miércoles 19 de febrero	64
2.4.6. Recordando el Tratado de Alianza de 1873	65
2.4.7. Sesión del jueves 20 de febrero	66
2.4.8. Sesión del viernes 28 de febrero	68

Pag.

2.4.9. Sesión del lunes 3 de marzo 71
2.4.10. Sesión del viernes 7 de marzo 75
3. Recordando decisiones del Consejo de Ministros antes de 1879 76
3.1. Sesión del 2 de noviembre de 1876 76
3.2. Sesión del 27 de marzo de 1877 78
3.3. Sesión del 2 de abril de 1877 79
4. Alerta para las fuerzas navales en el primer trimestre de 1879 82
5. Actividades y alistamiento del poder naval durante el primer trimestre 1879 91
5.1. Baterías para la defensa de los puertos 91
5.2. Fuerzas navales 93
5.2.1. Fragata blindada *Independencia* 94
5.2.2. Monitor *Huáscar* 99
5.2.3. Corbeta *Unión* 102
5.2.4. Cañonera *Pilcomayo* 110
5.2.5. Monitor *Manco Cápac* 113
5.2.6. Monitor *Atahualpa* 117
5.3. Los transportes 120
5.3.1. Vapor *Chalaco* 120
5.3.2. Vapor *Talismán* 122
5.3.3. Vapor *Limeña* 123
5.3.4. Vapor *Oroya* 125
6. Las Escuelas 125
6.1. Escuelas Naval y Preparatoria 125
6.2. Escuela de Aprendices de Marineros 138
7. Acciones de personal 141
8. La logística en el primer trimestre de 1879 147
9. La primera apreciación naval: 7 de marzo 150
9.1. Aclaración sobre alistamiento operativo 151
9.2. Antecedentes operativos de los buques 153
9.3. Opiniones sobre su estado operativo a marzo 1879 157
9.4. El análisis de los medios en el alistamiento operativo 158
9.4.1. Fragata *Independencia* 159
9.4.2. Monitor *Huáscar* 159
9.4.3. Monitor *Atahualpa* 162
9.4.4. Monitor *Manco Cápac* 162

	Pag.
9.4.5. Corbeta *Unión*	162
9.4.6. Cañonera *Pilcomayo*	162
10. Suministros y apoyo logístico	165
11. Conclusión sobre alistamiento operativo	165
12. Breve análisis del teatro de operaciones	166
12.1. Las comunicaciones alámbricas para la decisión	167
13. La información sobre el estado y actividades de las fuerzas navales chilenas	175
14. Análisis del poder combatiente relativo	188
15. Conclusiones	197
15.1. Blindados de alta mar	197
15.2. Flota de madera	198
16. Opiniones de la prensa peruana sobre la Escuadra Nacional	198
17. Noticias adicionales sobre las actividades de la escuadra chilena	201
18. Los acontecimientos y la influencia sicológica de la prensa	207
18.1. La última semana de paz	258
B. Los intereses marítimos en el primer trimestre de 1879	281
1. Comercio exterior y transporte marítimo	282
1.1. Comercio	282
2. Los aspectos económicos del comercio	285
2.1. Ingresos para el Tesoro	285
3. Movimiento marítimo y líneas navieras	286
3.1. Movimiento en el Callao y otros puertos	286
3.2. Exportación de salitre	287
3.3. Líneas navieras	288
3.4. Cambio de bandera de los buques de la C.S.A.V.	289
3.5. Servicio ferroviario	292
4. El cable submarino	292
5. Remolcaje	293
6. La Marina Mercante Nacional	294
7. Iluminación del litoral	297
8. Capitanías de puerto	299

Pag.

ANEXO A. GENERALIDADES SOBRE EL EMPLEO DE LA ARTILLERÍA DEL *HUÁSCAR* 303
ANEXO B. MATERIAS DE LAS QUE SE RINDIÓ EXAMEN EN ENERO DE 1879 SEGÚN PROGRAMA - ESCUELAS NAVAL Y PREPARATORIA 312
ANEXO C. MEMORIA DEL DIRECTOR DE LAS ESCUELAS NAVAL Y PREPARATORIA DE ENERO 1879 317

NOTAS AL CAPÍTULO 324

CAPÍTULO II
PRIMERA ETAPA DE LA GUERRA: DISPUTA POR EL CONTROL DEL MAR 337
A. Introducción 337
1. Organizándose apresuradamente para una guerra 339
2. La legislatura extraordinaria 349
3. La armada se organiza 357
4. Los civiles se enrolan en la armada 364
B. El alistamiento de la escuadra continúa 366
1. Fragata *Independencia* 366
1.1. Por fin pruebas en la mar 367
1.2. Amago de incendio 368
1.3. Alistamiento final, pero incompleto 369
2. Monitor *Huáscar* 373
3. Corbeta *Unión* 379
4. Cañonera *Pilcomayo* 385
5. Monitor *Atahualpa* 390
6. Monitor *Manco Cápac* 394
C. La disputa por el control del mar en el primer trimestre 398
1. Prolegómenos del bloqueo de Iquique 398
2. El bloqueo de Iquique 403
3. "Las medidas más eficaces" de la escuadra chilena 414
3.1. Incursiones contra Pabellón de Pica y Huanillos 415
3.2. Primera incursión contra Pisagua 416
3.3. Segunda incursión contra Pisagua 421

Pag.

3.4. Tercera incursión contra Pisagua y contra Mejillones del Perú 421
3.5. Cuarta incursión contra Pisagua 423
3.6. Quinta incursión contra Pisagua 423
3.7. Primera incursión contra Mollendo 424
3.8. Segunda incursión contra Mollendo 426
4. La primera ofensiva naval Peruana 426
4.1. Combate de Chipana 430
4.1.1. Detección y aproximación 431
4.1.2. Combate y término 431
4.2. Consideraciones sobre el primer combate naval 436
5. Operaciones de los transportes en el primer trimestre de la guerra 454
5.1. Transporte *Chalaco* 455
5.2. Transporte *Talismán* 475
5.2.1. Primer viaje a Panamá (15 abril al 2 de mayo) 478
5.2.2. Segundo viaje a Panamá (13 de mayo al 2 de junio) 478
5.2.3. Tercer viaje a Panamá (18 de junio al 9 de julio) 485
5.3. Transporte *Limeña* 488
5.4. Transporte *Oroya* 494
6. Determinación de la concepción estratégica naval 511
6.1. Objetivo Político inicial de la Alianza 511
6.2. Nuevo Objetivo Político de la Alianza 515
6.3. La concepción estratégica naval inicial 517
6.4. El escenario marítimo 518
6.4.1. Características geográficas del TOMA 519
6.4.1.1. Meteorología 519
6.4.1.2. Oceanografía del TOMA 521
6.4.1.3. Terreno y topografía del TOMA 522
6.4.1.4. Conclusiones 530
6.4.2. Facilidades de comunicaciones en el TOMA 530
6.4.2.1. Vías Terrestres 531

	Pag.
6.4.2.1.1. Territorio boliviano	531
6.4.2.1.2. Territorio peruano	531
6.4.2.2. Redes telegráficas	532
6.4.2.2.1. Bolivia	532
6.4.2.2.2. Perú	532
6.4.2.2.3. Chile	533
6.4.2.3. Cable submarino	533
6.4.2.4. Correo marítimo	534
6.4.2.5. Conclusiones	535
6.4.3. Posiciones y distancias	535
6.4.3.1. Conclusiones	537
6.4.4. Factores de tiempo y distancia	537
6.4.4.1. Conclusiones	538
6.4.5. Periodos de luz y oscuridad	539
6.4.5.1. Conclusiones	540
6.4.6. Bases y defensas fijas en el TOMA	540
6.4.6.1. Las defensas del Callao	542
6.4.6.2. Las defensas de Arica	545
6.4.6.3. Las defensas en otros puertos peruanos	551
6.4.6.4. Las defensas en puertos chilenos	552
6.4.6.5. Conclusiones	553
6.4.7. Líneas de transporte y suministro en el TOMA	553
6.4.7.1. Conclusiones	555
6.5. Poder combatiente relativo	555
6.5.1. Fuerzas combatientes	555
6.5.1.1. Fuerzas navales	561
6.5.1.2. Conclusiones	564
6.5.2. Fuerzas terrestres	566
6.5.2.1. Baterías en el Callao	566
6.5.2.2. Baterías en Arica	566
6.5.2.3. Baterías en Pisagua	567
6.5.2.4. Defensas en Iquique	567
6.5.2.5. Baterías en Antofagasta	567
6.5.2.6. Fuerzas Terrestres	568
6.5.2.6.1. Peruanas	568
6.5.2.6.2. Bolivianas	570

	Pag.
6.5.2.6.3. Chilenas	571
6.5.2.6.4. Conclusiones	571
6.5.3. Comunicaciones	571
6.5.3.1. Conclusiones	572
6.5.4. Logística	572
6.5.4.1. Conclusiones	581
6.6. Factores de poder y debilidad	582
6.7. Asambleas de Defensa Nacional	583
6.7.1. La Decisión	594
6.8. Primera Expedición de la Campaña Naval	597
6.8.1. Primer combate de la Campaña Naval	610
6.8.2. Se inicia la operación	611
6.8.3. La aproximación y despliegue	614
6.8.4. El combate en Iquique	615
6.8.5. Diez millones de pies-libras	622
6.8.6. Pérdida de la *Independencia* en punta Grueso	628
6.8.7. El *Huáscar* al rescate	643
6.9. Aclaraciones documentales	647
6.10. La intervención del azar	653
6.11. ¿Vender cuál camisa?	662
6.12. La Campaña continúa	665
6.13. Las operaciones de la escuadra chilena del 17 de mayo al 7 de junio	684
6.13.1. La expedición al Callao	684
6.13.2. Reacción por la expedición al Callao	689
6.13.3. Otras acciones chilenas del 21 de mayo a los primeros días de junio	695
6.13.4. Primera persecución del *Huáscar*	697
6.13.5. Persecución del *Matías Cousiño*	698
6.13.6. Segunda persecución del *Huáscar*	699
D. La estadía del *Huáscar* en el Callao	702
1. La llegada al Callao	702
2. A prepararse para una nueva Campaña en el Sur	705
E. Torpedos y algo más	724
1. Los torpedos Lay	725
2. Las lanchas torpederas Herreshoff	732
3. Torpederas chilenas	740

Pag.
4. Defensas anti-torpedos 741
5. Torpedos fijos o minas 744
6. Proyectos e inventos 745
6.1. Proyectil cónico 745
6.2. Dinamita y combustible 745
6.3. Torpedo marino de Harvey 745
6.4. Proyecto Saldías 745
6.5. Proyecto Harris 746
6.6. Ofertas de destrucción de blindados chilenos 748
F. Aspectos logísticos 754
1. Personal 760
2. Vestuario 768
3. Víveres 769
4. Artículos navales 770
5. Disponibilidad de armamento menor 771
6. Suministro de carbón 772
7. El Dique Flotante 777
8. Las adquisiciones en el extranjero y su transporte 780
G. Previsiones navales y contrainteligencia 787
H. Las Escuelas Naval y Preparatoria 794
I. La Columna Constitución 800
J. Los acontecimientos y la influencia sicológica de la prensa 803
1. Guerra sicológica contra Perú 831
2. Acción sicológica del Perú 841
K. Los intereses marítimos en el primer trimestre de la guerra 860
1. Movimiento marítimo 860
2. A otros puertos por el guano 866
3. Líneas navieras 868
3.1. Sobre cambio de bandera, Patentes y Pasavantes 868
3.2. El caso del *Luxor* 875
3.3. Los casos del *Santiago* y *Anita* 880
4. Comercio y tráfico 882
4.1. Sobre interdicción comercial 882
4.2. El salitre como contrabando de guerra 890

	Pag.
4.3. El corso que no fue	892
5. La Marina Mercante Nacional	897
L. Las Capitanías de Puerto	898
M. La iluminación de la costa continúa	900
ANEXO A. RELACIÓN DE LOS SEÑORES JEFES Y OFICIALES DE LA ARMADA QUE SE PRESENTARON EN LA COMANDANCIA GENERAL Y MAYORÍA DE ÓRDENES, OFRECIENDO SUS SERVICIOS CON MOTIVO DE LA LLEGADA DE LA ESCUADRA CHILENA A ESTE PUERTO EL DÍA 22 DEL ACTUAL	901
ANEXO B. LLEGADA DEL *HUÁSCAR* AL CALLAO	902
ANEXO C. PROBLEMAS DEL *HUÁSCAR*	904
ANEXO D. AVERÍAS EN EL *HUÁSCAR*	906
ANEXO E. RELACIÓN NOMINAL DE LOS ALUMNOS DE LA ESCUELA PREPARATORIA, SEGÚN LA CONDICIÓN EN QUE SE HALLAN EN LA FECHA	910
ANEXO F. AJUSTAMIENTO DE LOS HABERES DE LA ESCUELA NAVAL Y DOTACIÓN DEL *MARAÑON*, SEGÚN LA RELACIÓN DE PRESENTES EN LA FECHA	920
ANEXO G. CONGRESO DE PARÍS 1856	922
APÉNDICE 1 AL ANEXO G. LA CONVENCIÓN NACIONAL DECRETA	924
NOTAS AL CAPÍTULO	925
ÍNDICE DE ABREVIATURAS	957
ÍNDICE DE ILUSTRACIONES	959
ÍNDICE GENERAL	963

Capítulo I
SEGURIDAD NACIONAL REAL O FICTICIA: IMPACTO MARÍTIMO

A. DESDE EL 1° DE ENERO DE 1879 HASTA LA DECLARATORIA DE GUERRA

1. INTRODUCCIÓN

La evolución de los acontecimientos en los campos político, económico, social y militar, descrita en los Tomos VIII al X, y en el Volumen 4 de este Tomo de la *Historia Marítima del Perú*, es un indicativo fiel de cómo fue germinando, y fructificó en 1879, la semilla de expansión territorial de Chile hacia el norte.

Igualmente, cómo fue que en la década de 1870, ante las evidencias de la concebida expansión, Perú y Bolivia solo atinaron a recurrir, en el campo político, al medio teóricamente más económico, pero frágil y peligroso, sellando en 1873 una Alianza defensiva que, para ser efectiva, requería en ambos países, de una situación política estable; de una situación financiera-económica sólida y no de bancarrota; de un poderío militar modernizado y alistado, tanto individual como combinadamente; y de una situación social consciente del peligro a largo plazo. Pues bien, ninguno de estos requerimientos fue encarado válidamente por ambos países. La aliada Bolivia no tenía, ni jamás tuvo, poder naval alguno.

Para garantizar el objetivo de la Alianza, fundamentalmente estaba solo el poder naval del Perú, muy venido a menos desde el desarme

decretado en 1871, pero nunca superado a pesar de los esfuerzos que se hicieron; así como por la situación de quiebra financiera imperante durante los tres únicos periodos constitucionales continuos en el siglo XIX republicano, entre 1868-1879, quiebra que influyó decisivamente para frustrar la compra de blindados.

Visto que en el Volumen 4 se trata en detalle los sucesos políticos, económicos y sociales de todo el periodo que abarca la guerra que Chile declarase al Perú y, por supuesto, a la Alianza, en este volumen se desarrollarán aquellos aspectos que tengan que ver con la guerra en general, y naval en particular, así como del poder naval en tierra.

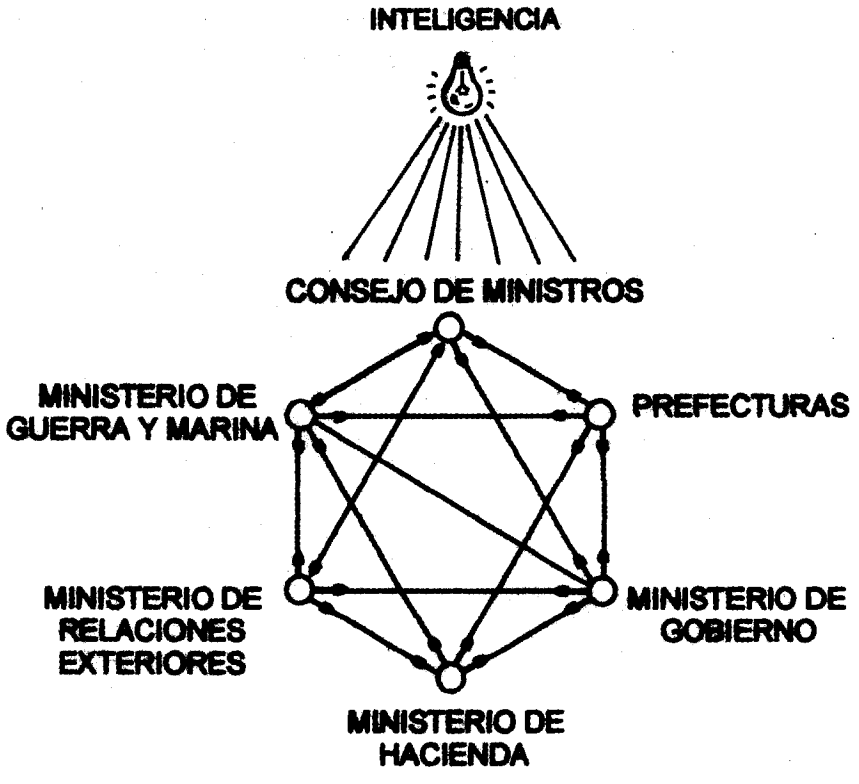
Dos advertencias a los lectores. Una, que el hecho de resaltar la referencia a la *Historia Marítima del Perú*, solo tiene por objeto dar continuidad al desarrollo de la obra, pero ello no resta importancia ni soslaya el tratamiento del tema expuesto en otras obras por parte de distinguidos y eminentes autores, y que se mencionarán en el desarrollo los otros volúmenes.

Otra, que el hecho de tratar en el Volumen 4 los factores políticos, económicos y sociales de la seguridad nacional, y en los volumenes 1, 2 y 3 la guerra, con énfasis en el factor militar, particularmente naval, no significa que estén separados en compartimientos estancos, pues se trata de un mismo fenómeno complejo que acompaña a la humanidad por milenios, por lo que se harán referencias continuas que vayan demostrando dichas ligazones.

Como los factores son eso, solo factores, pero cuya importancia está relacionada con el comportamiento del hombre en diversos organismos, es que se presenta la siguiente figura que grafica los organismos del Estado en un hipotético sistema de seguridad nacional de la época, en la forma más elemental, que trata de demostrar esa inter-relación, poniendo en evidencia que cualquier debilidad o vulnerabilidad de uno de ellos en el tratamiento de un factor, o en sus vinculaciones, afectaba al sistema como un todo, y viceversa.

2. EL TRIMESTRE FATÍDICO

Corría el miércoles 1° de enero de 1879, cuando el Canciller don Manuel Irigoyen recibió, no precisamente un mensaje de felicidad por el año que comenzaba, sino todo lo contrario. La nota que le envió diez días antes el Vice-Cónsul del Perú en La Paz con el ejemplar del periódico *La Democracia*, hacía de conocimiento público el incidente diplomático entre Bolivia y Chile, derivado de la aplicación, a par-



SISTEMA HIPOTÉTICO DE SEGURIDAD NACIONAL EN 1879

Señala como la inteligencia ilumina todo el sistema
para la toma de la mejor decisión.
En 1879 no existía organización de Inteligencia.

tir del 18 de diciembre de 1878, del impuesto al salitre exportado por la Compañía de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta, aprobado por el Congreso boliviano el 14 de febrero del mismo año. Sea la oportunidad para recordar que el ministro Irigoyen, integrante del nuevo Gabinete, había asumido la Cartera de Relaciones Exteriores apenas 13 días antes.

Al día siguiente, Irigoyen, luego de consultar con el Presidente Prado, despachó sendas notas a los agentes diplomáticos en La Paz, en donde no había Ministro ni Encargado de Negocios, y a Santiago en donde don Pedro Paz Soldán y Unanue, se desempeñaba como Encargado de Negocios. Cabe anotar, sin embargo, que el Consejo de Ministros, en su sesión del 23 de octubre de 1878, había aprobado el nombramiento del Dr. José Luis Quiñones como Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario del Perú en Bolivia, en reemplazo del Dr. Bruno Bueno, cuya renuncia habíase aceptado en esa misma sesión[1].

En efecto, el Presidente Prado, en nota oficial y carta personal fechadas el 23 de octubre de 1878, al Presidente de Bolivia, general Hilarión Daza, le informaba de la renuncia de Bueno por motivos de salud y asuntos particulares, y le comunicaba la designación del doctor José Luis Quiñones, quien tenía el encargo especial de entregárselas personalmente. Sin embargo, recién en la segunda quincena de enero de 1879, el Gobierno peruano oficializaría el nombramiento de Quiñones, quien presentó sus credenciales en La Paz el 6 de febrero de 1879 y cumplió con la entrega de dichas misivas a Daza, esto es, casi seis meses después de su designación[2].

Ese mismo 2 de enero, *El Comercio* comentaba que el Comandante General de Marina y varios jefes, habían viajado a Lima la víspera, para presentar su saludo al Jefe de Estado por ser el primer día del año. También estuvieron los oficiales de los buques de guerra norteamericanos. El Presidente invitó un almuerzo[3].

En esas notas, Irigoyen, luego de expresar que recién se había tomado conocimiento de la situación imperante entre Chile y Bolivia, que podía derivar en una alteración de las relaciones amistosas de esos dos países, decía que, "en previsión de tal eventualidad, a la cual el Perú jamás podría permanecer indiferente", instruía a ambas Legaciones por orden del Presidente Prado, a dar atención muy esmerada, informando de toda ocurrencia y, si la importancia y urgencia así lo ameritasen, hicieran uso del cable (submarino). Es oportuno considerar que el uso del telégrafo y del cable, para ciertos tipos de men-

sajes, requería disponer de fondos, por un lado, y de una clave por otro para conservar reserva en las comunicaciones. Todo indica que en ese momento no había clave, pero Irigoyen reiteró el empleo de dichos medios para mejorar la toma de decisiones.

Al mismo tiempo que en Cancillería se recibía la citada noticia, los medios de prensa en Lima, también daban cuenta del estado de las relaciones entre los dos países citados[4].

Así, pues, el pueblo peruano y no solo el Gobierno, quedaba enterado de la inminencia de un conflicto entre dichos Estados, el que hasta ese momento, en razón del secreto del Tratado de 1873, no sospechaba que sería arrastrado a una guerra.

En esa misma edición, *El Comercio* transcribió una nota procedente de Santiago, de 19 de diciembre 1878, reseñando la sesión realizada en la Cámara de Diputados de Chile, con la asistencia de cinco ministros, durante la cual se debatía acerca del tratado chileno-argentino de 6 de diciembre de ese año. En determinado pasaje de la sesión, el diputado don Justo Arteaga Alamparte expresó: "...tenemos una escuadra formidable... que se hallaba lista para el combate", y al apelar al testimonio del diputado Errázuriz, éste dijo: "formidable, es cierto en Lota", mereciendo la inmediata rectificación del Ministro de Guerra, Saavedra: "en todas partes, señor diputado", y contestada a su vez por Errázuriz: "no lo sé, solo sé que se hallaba en Lota muy abastecida de carbón".

El Comercio comentaba también, que la decisión del Gobierno de Bolivia sobre la aplicación del impuesto al salitre, no era jurídicamente aceptable, expresando sus buenos deseos de que ella no fuera a alterar las relaciones amistosas entre dos naciones amigas, con daño de ambas y de América en general[5]. Difería, así, de la posición manifestada por *La Opinión Nacional*, que más bien consideraba justa la decisión boliviana, a pesar que el Tratado de 1874, que invocaba Chile se le oponía[6].

Así, pues, las noticias difundidas inicialmente en un importante medio de prensa, más otras que pudiese haber recibido la Cancillería peruana, fueron portadoras de un mensaje de año nuevo muy claro para el Gobierno: prepararse de inmediato, sin pérdida de tiempo, para una guerra con Chile. El instrumento principal del adversario estaba listo para el combate. Faltaba muy poco para tener que honrar el Tratado de 1873. El trimestre que se iniciaba, sería crucial, dramático, decisivo. No es difícil imaginar la honda preocupación que experimentaría Prado y su Gabinete.

En efecto, el 4 de enero el blindado chileno *Blanco Encalada*, zarpó con destino a Antofagasta en misión de presencia naval, puerto en el que fondeó el 7. De ello el Gobierno de La Paz recién se enteraría el 21 de enero.

El 27 de enero el Ministro de Relaciones Exteriores de Bolivia, don Martín Lanza, pidió explicaciones a Videla sobre la presencia del blindado en Antofagasta, las que le fueron dadas el mismo día, pero que no fueron aceptables para el ministro, atendiendo a que Videla decía que ella tenía que ver más que nada con una posible alteración del orden público en Antofagasta, visto que los chilenos alli residentes podían ser víctimas de las medidas de embargo adoptadas. El Gerente Hicks de la Compañía de Salitres se había asilado el 10 de enero en el blindado ante la medida de embargo dictada por la autoridad boliviana en Antofagasta.

El pretexto inmediato para la guerra, Bolivia lo habia proporcionado en bandeja con su decisión del 18 de diciembre de 1878. Se iban, pues, satisfaciendo los requisitos para facilitar el objetivo de largo plazo chileno de expansión territorial hacia el norte.

¿Estuvo justificada, sin embargo, la expresión del ministro Irigoyen de haber tomado conocimiento de la situación recién el 1° de enero como lo manifestara en sus notas del 2 y más tarde en su Exposición al Congreso Nacional? Es duro pero aleccionador, tener que admitir que, por parte de Perú y Bolivia, hubo negligencia, displicencia, o como se le llame.

Luego de la aprobación de la ley boliviana de 14 de febrero de 1878, ¿hubo algún seguimiento o evaluación diplomática y/o militar de sus implicancias para la Alianza? No lo hubo.

¿Las Legaciones del Perú en Bolivia y Chile enviaron informes al respecto? ¿El Ministro de Bolivia en Lima informó a la Cancillería durante 1878? Todo indica que no, pues en las actas del Consejo de Ministros de este año ese tema no fue informado ni, por supuesto, debatido.

¿Los medios de prensa de Lima, que siempre transcribían noticias del exterior, insertaron algún comentario durante 1878? Todo indica que no.

Respecto al Tratado de 1873, existen también varias interrogantes. ¿Hasta qué grado fueron alertados los altos mandos militares de 1873 y sucesivos, así como los Ministros de Estado y parlamentarios, sobre las implicancias que podía tener para la seguridad nacional una decisión unilateral de Bolivia que obligase a honrarlo? Todo indica que no.

Doctor Manuel Irigoyen.
Ministro de Relaciones Exteriores del Perú. El 2 de enero de 1879 recibió la primera noticia del año sobre la crisis chileno-boliviana. (Reproducida del Archivo Courret).





General Mariano Ignacio Prado.
Presidente de la República, electo para el periodo 1876-1880. Se desempeñó como tal hasta el 16 de mayo de 1879, en que viajó al Sur con autorización del Congreso para desempeñarse como Director Supremo de la Guerra, mandar en persona las fuerzas aliadas, y salir del país si las operaciones lo exigieran. Fue relevado en la presidencia por el General Luis la Puerta, 1er. Vice-Presidente. Al ausentarse Prado del país en diciembre de 1879, fue defenestrado por un movimiento revolucionario encabezado por Nicolás de Piérola, que se instituyó como Dictador. (Reproducida del Archivo Courret).

La falta de referencias de todo orden sobre el Tratado en los repositorios consultados, incluidos los medios de prensa ¿podría ser consecuencia de una, o la combinación de varias de las medidas siguientes?

a. Que en la correspondencia no se hiciera mención alguna, directa ni indirecta, sobre el Tratado para asegurar su secreto que, como se sabe, alcanzó a las Legaciones del Perú en La Paz y Santiago;
b. Que en los debates, reuniones y sesiones sobre inspecciones, comisiones, estados de alistamiento, confección y aprobación de presupuesto, conversaciones privadas particulares de miembros de ejército y armada, debía evitarse mencionar su existencia;
c. Que los medios de prensa, a pedido expreso y/o recomendación oral del gobierno, no debían citar ni dejar traslucir en sus ediciones, información alguna respecto de su existencia.

Sobre esto último, el doctor Aurelio Miró Quesada Sosa comentó la "relación especialísima entre el Perú y Bolivia por el infortunado tratado secreto de 1873, cuya existencia sin duda *El Comercio* conocía"[7].

Esto explicaría la ausencia de referencias en los medios de prensa durante 1878 y primeros meses de 1879. El secreto se llevó al extremo de mantener desinformados a Pedro Paz Soldán, a José Luis Quiñones y a José Antonio de Lavalle.

La revisión de los acuerdos más importantes registrados en el Libro de Actas del Consejo de Ministros (1875-1879), muestra que en ninguna de las sesiones de 1878, se trató de las relaciones entre Chile y Bolivia, ni del Tratado de 1873[8].

Si se presta atención a la figura anterior, se podrá apreciar que encima de los órganos graficados, se simboliza a la información como arrojando luz sobre todos los elementos interrelacionados del sistema, para la toma de decisiones sólidas, luego de evaluados y sopesados. Por lo que se ha visto, eso no ocurrió en 1878 y, por lo tanto, este año convalidó la negligencia o desaprensión de los gobiernos de la Alianza en la defensa de su interés vital.

Pero el trimestre que se inicia en 1879, es distinto. El flujo de información al Gobierno peruano se intensifica desde varias fuentes. Además de las que se han mencionado, están las que traen los vapores que arriban del sur, y los telegramas de la misma procedencia. Paz Soldán informa al ministro Irigoyen de su entrevista con el Presidente de Chile, don Aníbal Pinto, durante la cual se limitaron a intercambiar puntos de vista sobre las relaciones con Bolivia, pero sin tocar el asunto de la Alianza de 1873, de la cual Pinto sabía más que él.

El 3 de enero, el Ministro de Relaciones Exteriores de Chile, Alejandro Fierro, envió al Ministro de Chile en Lima, don Joaquín Godoy, una nota informativa sobre el problema con Bolivia, encargándole indagar sobre la actitud del Gobierno peruano. El 29 de enero, Godoy le informó de su entrevista con el Presidente Prado, y de la situación que se vivía en Lima. Obviamente, en esta oportunidad, no conversaron acerca del Tratado de 1873.

El 6 de febrero, el Presidente Pinto escribió al Ministro de Guerra y Marina de Chile, Saavedra, respecto a la situación del Perú, que consideraba no estaría en condiciones de inmiscuirse en una guerra, a tenor de informes recibidos de Godoy.

Las actas de las sesiones del Consejo de Ministros realizadas el 4 y 18 de enero de 1879, revelan que en la primera se trató del asunto de los tenedores de bonos peruanos en el exterior y, en la segunda, de los "poderosos motivos que tenían los miembros del Consejo por temer que se tratase de perturbar el orden constitucional", que los lleva a acordar solicitar al Congreso la prórroga, hasta el 28 de julio, de la suspensión por sesenta días, que se vencía el 18 de enero de 1879, de las garantías ciudadanas establecidas en los artículos 18o., 20o. y 29o. de la Constitución, decretada en ley del 17 de noviembre de 1878[9].

Como se ve, en enero, a nivel del Consejo de Ministros, se trató del factor económico, y de la situación del frente interno en lo político, más no del externo. Noticias oficiales de Bolivia, ninguna.

En Lima, el Congreso Ordinario inaugurado en julio de 1878, seguiría en funciones hasta el 4 de febrero de 1879, en que debía suspenderlas por ley aprobada el 30 de enero de este año[10].

Así, pues, en el contexto de la amenaza a la seguridad nacional que se había iniciado el 1° de enero, el Congreso disponía de muy pocos días para tratar un tema tan trascendente, a no ser que se convocase de inmediato a una Legislatura Extraordinaria. Pero no fue así, como se acaba de ver.

2.1. SOBRE PRESUPUESTOS PARA 1879 / 1880

La Cámara de Diputados, en sesiones del 2, 3 y 7 de enero, debatió sobre las partidas del Presupuesto extraordinario del Ramo de Marina, referidas al Apostadero del Amazonas, construcción de un dique, apertura de un canal en el Titicaca, y de la gratificación como embarcados a jefes y oficiales del Arsenal del Callao[11].

El Comercio, en su edición del sábado 4 de enero, reprodujo íntegramente la extensa y detallada sesión de la Cámara de Senadores del

21 de octubre de 1878, en la que se debatió el proyecto sustitutorio al del Ejecutivo, presentado por la Cámara de Diputados, sobre el Presupuesto del Ramo de Guerra, y el dictamen de la Comisión de Presupuesto del Senado, en particular sobre la fijación del efectivo del ejército permanente en 4,000 plazas, conforme a la ley de reorganización del ejército peruano del 20 de noviembre de 1872, aprobada a los dos meses y medio de inaugurado el Gobierno de Pardo, y en cuyo artículo 2° se establecía que "la fuerza del ejército activo es de 4,000 de todas las armas"[12].

Ante las discrepancias surgidas con respecto a la inclusión de la Escuela de Clases en ese efectivo, la Cámara aprobó la asistencia del Ministro de Guerra y Marina. También debatió sobre el número de marineros del regimiento 2 de mayo, que debería fijarse en 50 en vez de 72[13]. El Presupuesto de 1875/1876, efectivamente, fijaba para el Glorioso Regimiento Dos de Mayo de Artillería de Plaza en el Callao, a 72 marineros entre sus efectivos[14].

Es interesante ese debate porque confirma que seis meses antes de la declaratoria de guerra de Chile al Perú, por la falta de seguimiento de la evolución de la situación chileno-boliviana durante 1878, se estuvo debatiendo en el Congreso si el ejército permanente debía ser de 3,600 ó 4,000 hombres.

El 2 de febrero, el Ministro de Hacienda, José Rafael de Izcue, ofició a los Secretarios de la Cámara de Diputados, para satisfacer el pedido hecho a su Despacho por el Diputado por Huancabamba, doctor Ricardo Wenceslao Espinosa, acerca de los proyectos del Ejecutivo para superar el déficit del Presupuesto General de la República, lo cual cumplía con hacer por encargo especial del Presidente, siendo las ideas centrales del Gobierno, las siguientes:

"1. Procurar el aumento de los ingresos fiscales con medidas de buena administración.
2. Introducir en los gastos públicos todas las economías posibles.
Como quiera que estas ideas generales aunque concurran a equilibrar el presupuesto no ofrecen resultados de apreciación numérica precisa, debo expresar a USS que el Gobierno se propone "reducir el Ejército y la Armada a sus menores proporciones". Más no podrá hacerlo inmediatamente porque constituyendo el Ejército y la Armada los elementos de que el Gobierno dispone para la conservación y tranquilidad pública y seguridades de las instituciones, depende la reducción indicada del estado político del país y de las especiales circunstancias en que se encuentra colocado al frente de las ambiciones personales, que aún amenazan trastornar el orden público, a pesar de haber sido

rechazadas repetidas veces en estos últimos años por la energía y la actividad del Gobierno, apoyado en la opinión del país. Subsistiendo tales amagos, la reducción inmediata de la fuerza pública, como USS lo comprenden, alentaría las ambiciones que por respeto a esta fuerza permanecen hoy en observación, para aprovecharse de la primera oportunidad favorable a sus planes atentarios contra el bienestar social".

A continuación, de Izcue reseñó las partidas y montos en los cuales se podían reducir gastos, como la Escuela de Clases del Ejército, y la Escuela de Artes y Oficios, y prescindir en otros casos de obras públicas, subvención aduanera a Bolivia que ya no procedía, contratista de guano y, por último, los gastos en el Ramo de Culto. Concluía el ministro, expresando los conceptos siguientes:

"No dudo que las ideas emitidas en este oficio y principalmente la última, serán mal comentadas por los enemigos del orden regular del Estado y por los intereses particulares que ellas puedan herir aparentemente; no dudo que servirán a la especulación antipatriótica de los que no piensan como el Gobierno, para seguir fomentando resistencias en el seno de la sociedad al único modo de vivir racional de las Naciones: todos para el Estado, y no el Estado para todos, como sucede entre nosotros.

No obstante Señores Secretarios, el que suscribe guiado por el sentimiento del deber y por las conveniencias arraigadas que tiene a este respecto, no teme una censura innoble, cuando espera un bien positivo para el porvenir financiero de la República"[15].

Llama, pues, la atención que el Gobierno a pesar de haber reconocido a esta fecha el peligro inminente de guerra con Chile que se ha manifestado, encargase al Ministro de Hacienda remitir el oficio glosado, en el que se manifestaba que era su propósito reducir el Ejército y la Armada a sus menores proporciones. No era la amenaza de guerra lo que impedía hacerlo, sino el temor a una nueva aventura revolucionaria de Piérola, que no era otra la persona a la que indirectamente se aludía, y que era la razón por la que en el litoral Sur estaban la *Unión* y la *Pilcomayo*.

Lo notable de esta carta, es que se cursa el 2 de febrero de 1879, cuando ya el Gobierno sabía del desplazamiento del *Blanco* a Antofagasta, más otros indicios de un deterioro marcado de la situación y aplicación, cada vez más probable, del Tratado de 1873.

El 4 de febrero, último día del Congreso Ordinario, se aprobó el Presupuesto General de la República para el bienio de 1879/1880, como se presenta en el siguiente cuadro.

También se aprobó que en la Legislatura a inaugurarse el 28 de julio de 1879, se determinaría la forma de cubrir el déficit[16].

EGRESOS (En miles de soles)			INGRESOS	
			35,190.2	100%
Pliego No. 1- Gobierno, etc	9,035.1	25.1%		
Pliego No. 2- RR.EE.	540.6	1.5%		
Pliego No. 3- Justicia, etc	1,942.3	5.4%		
Pliego No. 4- Hacienda	9,921.2	27.5%		
Pliego No. 5- Guerra y Marina	11,949.4	33.1%		
Adicional	2,662.8	7.4%		
Total	36,051.4	100%	36,051.4	
Deficit			861.2	2.4%

Este presupuesto era inferior en 7.2 millones de soles al del bienio 1877/1878, es decir, que se había reducido en casi el 17%. Sin embargo, el Pliego N° 5 era, ahora, casi un 33% del total, lo que significaba un aumento proporcional de 7.6%, pero cuantitativamente pasaba solo de 11 a 11.95 millones de soles, confirmándose que no contemplaba aumento alguno en los efectivos del Ejército ni unidades de la Armada. Más bien, la reducción drástica proporcional se había dado en el Pliego N° 4, que descendiera del 45.7% al 27.5% del total, que en soles significaba reducirse de 19.76 a 9.92 millones. El déficit del presupuesto representaba el 2.4%.

Es interesante consignar la evolución del presupuesto en la última década, revelador de que en el gobierno de Pardo, el Pliego N° 5 de Guerra y Marina fue el más elevado, aún descontando los 4 millones que se consignaron para blindados.

PRESUPUESTOS (En millones de soles)						
Rubro	Periodo Balta		Periodo Pardo		Periodo Prado	
	1869/1870	1871/1872	1873/1874*	1875/1876	1877/1878	1879/1880
Presupuesto General	61.9	58.9	80.5 (76.5)	74.4	43.2	36.1
Pliego N° 5 Guerra y Marina	10.9	11.5	18.9 (14.9)	14.8	11.0	11.9
Porcentaje	17.6	19.5	23.5 (19.4)	19.9	25.5	32.9

* En este bienio se incluyó cuatro millones de soles para compra de blindados. La cantidad entre paréntesis muestra la reducción en ese monto al no habérsele utilizado.

Estaba en trámite ante el Congreso, una reforma urgente de las ordenanzas militares vigentes presentada por el Ejecutivo y, en vista de no haber tenido tiempo para examinarla durante la Legislatura que terminaba, el Secretario de la Cámara de Senadores, de acuerdo a una proposición aprobada, solicitó al Ministro de Guerra y Marina la incorporación de jefes del ejército y de la armada para apoyar a las comisiones respectivas en el estudio de aquella durante el receso, y tener listos los dictámenes del caso para la próxima Legislatura Ordinaria. Es así como la Comisión de Marina (se omite la de Guerra) fue organizada como sigue:

Electos en el Senado: contralmirante Lizardo Montero, y Lorenzo García; agregados, capitán de navío Aurelio García y García, coronel M. Alvarez Calderón, y Miguel San Román.

Los miembros agregados disfrutarían, durante el receso del Congreso, de los mismos goces que les correspondían a los representantes titulares. Procede aclarar que García y García, como senador por Ayacucho, formaba parte de la Comisión de Marina de esa Cámara, la cual en sesión del 4 de febrero acordó incluirlo en la nueva Comisión ya referida[17].

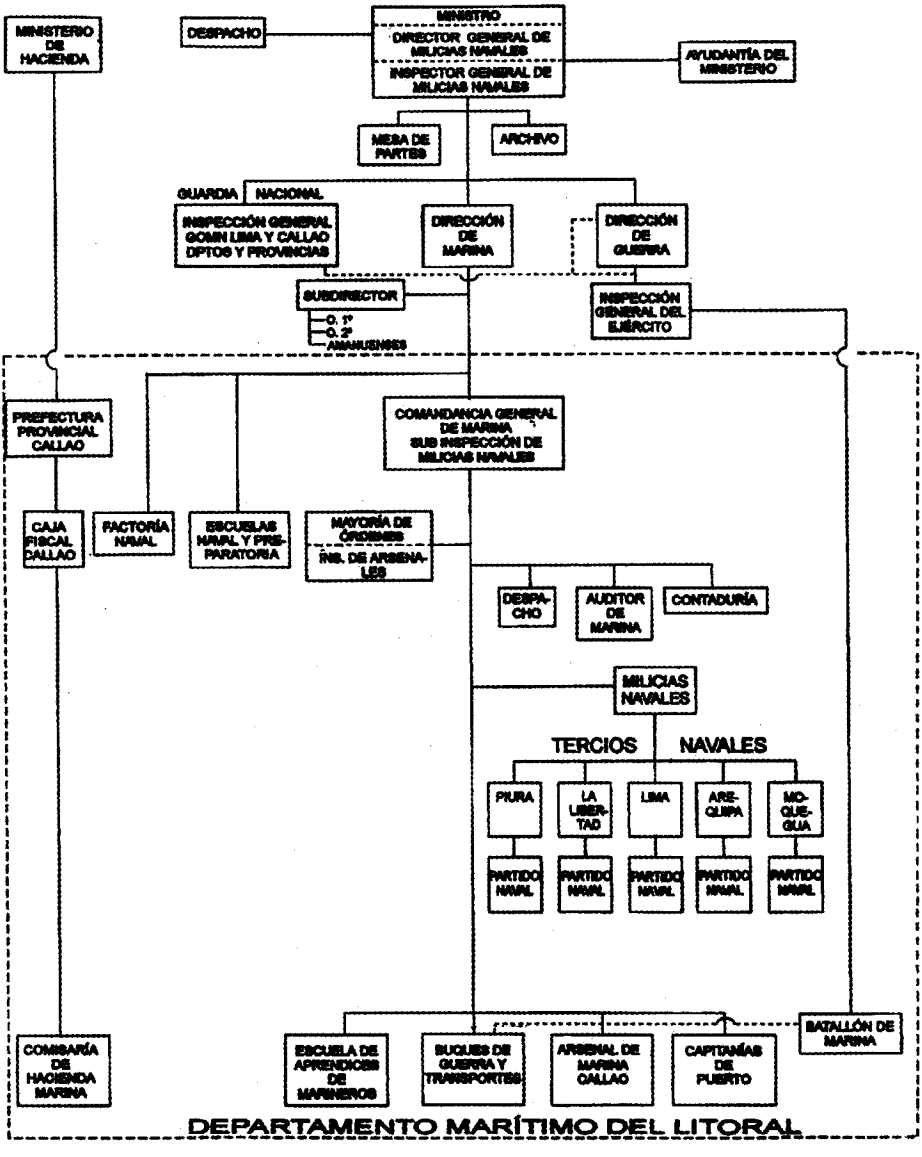
2.2. CREACIÓN DE LA DIRECCIÓN DE MARINA

El Congreso, en otra carrera contra el tiempo y atendiendo a que la organización que tenía en ese momento el Ministerio de Guerra y Marina, no satisfacía las exigencias del servicio público aprobó, el 4 de febrero, una ley en este sentido, que el Ejecutivo promulgó el 6. La nueva organización contemplaba dos Direcciones Generales: una de Guerra, y otra de Marina. La figura adjunta, grafica el organigrama correspondiente.

La Dirección de Marina estaba conformada por un Director, un Sub-Director, un Oficial Primero, un Oficial Segundo (ambos del Cuerpo Político de la Armada) y tres amanuenses. El Archivo y la Mesa de Partes del Ministerio, serían comunes para ambas Direcciones. El Ministerio tendría un Ayudante de la clase de sargento mayor, y el Ministro, en su Despacho, un oficial en calidad de Secretario, amén de otros empleados para servicios comunes.

Respecto a los sueldos anuales, en soles, para cada uno, serían como sigue: Directores 4,000; Sub-Directores 3,000; Oficiales Primeros 1,700; Oficiales Segundos 1,200; Secretario del Ministro 1,200; Amanuenses 700. El Ayudante disfrutaría del sueldo de su clase militar.

ESTRUCTURA ORGÁNICA DEL MINISTERIO DE GUERRA Y MARINA
MARINA DE GUERRA A FEBRERO DE 1879



NOTA.- No se incluye Departamento Fluvial ni Apostadero de Puno porque en ambos solo quedaron existentes las respectivas capitanías de Iquitos y Puno.

El artículo 1° de la ley, establecía que los Directores tendrían las mismas atribuciones que aquellas señaladas para los Directores del Ministerio de Instrucción, Culto, Justicia y Beneficencia, consignadas en el artículo 4° de la ley de 20 de agosto de 1872[18]. La ley de 1872 decía:

"Los directores se comunicarán directamente con todas las dependencias de sus ramos y con los funcionarios políticos de la República, ya sea transcribiendo las resoluciones supremas, ya exigiendo datos y decretando la sustanciación que la naturaleza del asunto demanda, y además cuando se lo ordene el ministro de quien depende; pero en ningún caso podrán dirigirse de oficio a las Cámaras legislativas, a los ministros de Estado y al presidente y fiscales de la Suprema y al muy reverendo Arzobispo y reverendos obispos"[19].

Ese mismo 6, un decreto supremo nombró a la Dirección de Marina, a los siguientes:

Director	Capitán de navío graduado Gregorio Casanova
Sub-Director	Capitán de fragata graduado M. Melitón Carbajal
Oficial 1°	Oficial 2° Zenobio L. Bravo
Oficial 2°	Amanuense Ricardo Suárez
Amanuenses	Enrique Balaguer, Eulogio Bazauri y Germán Gamboa.
Archivero del Ministerio	Teniente coronel Roberto Diez
Amanuense del Archivero	Manuel L. Llosa.
Oficial de Partes	Sargento mayor José Muñoz
Amanuenses	J. F. Torres y M. Contreras y Villanueva
Ayudante	Sgto.Mayor con grado de teniente coronel Marcos H. Suárez

Todos los empleados del ministerio que quedasen sin colocación, quedarían cesantes o indefinidos.

Casanova fue, pues, el primer Director de Marina, permaneciendo en el cargo escasamente tres meses, pues el 19 de mayo lo relevó el capitán de navío José Elcorrobarrutia[20].

El 12 de marzo, el Gobierno promulgó otro decreto supremo, que en cuarentidós artículos, reglamentaba las atribuciones de todos los empleados del ministerio, así como las reglas que debían observar para el buen servicio. De ellos solo se transcriben los siguientes Capítulos:

El Capítulo I, trata de los Directores, como sigue:

"Artículo 1° Los Directores del Ministerio de Guerra y Marina, son los

jefes de las oficinas de su ramo, a ellos les está encomendada la dirección de las labores y el orden y la exactitud del servicio.

Artículo 2° Sus atribuciones son:

1. Sustanciar todos los expedientes que giren por su despacho hasta ponerlos en el estado de ser resueltos;

2. Acordar con el Ministro los asuntos del despacho diario;

3. Concurrir a los acuerdos con el Presidente de la República, para dar cuenta de los asuntos sometidos al acuerdo, suministrar los datos que les pidan y hacer por su parte todas las indicaciones que sean conducentes a formar un juicio exacto sobre el de que se trate;

4. Reunir todos los datos y documentos que deban servir para formular la Memoria del ramo, cuando ésta haya de presentarse al Congreso;

5. Comunicarse directamente con todas las dependencias del Ministerio y con los funcionarios políticos de la República, ya sea para transcribir las resoluciones supremas o para cualquier otro objeto, siempre que el Ministro lo ordenare; pero en ningún caso podrán dirigirse de oficio a las Cámaras legislativas, a los ministros de Estado, al presidente y fiscales de la Corte Suprema, al muy reverendo Arzobispo y a los reverendos Obispos;

6. Asistir al Consejo de Directores establecido por decreto de 4 de febrero de 1877, siempre que fuesen designados y citados para formar parte de dicho Consejo.

Artículo 3° Son atribuciones de los Directores, proponer ante el Ministro, para ocupar cualquier vacante que ocurra en las oficinas de su cargo, al empleado que a su juicio sea digno de ocuparla, así como consultar la separación de los que no cumplan sus deberes".

El Capítulo II normaba, en cuatro artículos las atribuciones de los Sub-Directores, como sigue:

"Artículo 4° Los Sub-Directores son segundos jefes de sus respectivas oficinas, y tienen a sus órdenes a todos los empleados en ellas.

Artículo 5° Cada Sub-Director en su ramo, reemplazará al respectivo Director, en los casos de ausencia por enfermedad u otro motivo.

Artículo 6° Las obligaciones de los Sub-Directores, son las siguientes:

1. Redactar los decretos, resoluciones y oficios que considere de mayor importancia, entre todo lo que el Director le encomiende diariamente;

2. Distribuir el resto del trabajo entre los oficiales de su dependencia, cuidando de revisar lo que estos hagan antes de presentarlos al Director;

3. Formular los extractos de los expedientes que deban ser sometidos al acuerdo del Presidente;

4. Preparar con oportunidad el Escalafón General del Ejército y las relaciones de los pensionistas militares que deban incluirse en la Memoria de Guerra y Marina;

5. Preparar igualmente, con acuerdo del Director, el proyecto del Presupuesto General, en la parte que les respecte, y finalmente, ejercer to-

das las funciones que estaban encomendadas a los antiguos Jefes de Sección.

Artículo 7° Los Sub-Directores son responsables, ante el Director, de las faltas que notare en el servicio de la oficina, y les compete por lo mismo, velar porque todos sus empleados cumplan estrictamente las obligaciones de su cargo".

Cabe resaltar que en la redacción del artículo 6°, debe haber ocurrido una omisión, en tanto que no señalaba para el Sub-Director de Marina, una obligación similar a la del inciso 4a. con relación al Escalafón del Cuerpo General de la Armada, y las relaciones de los pensionistas marinos.

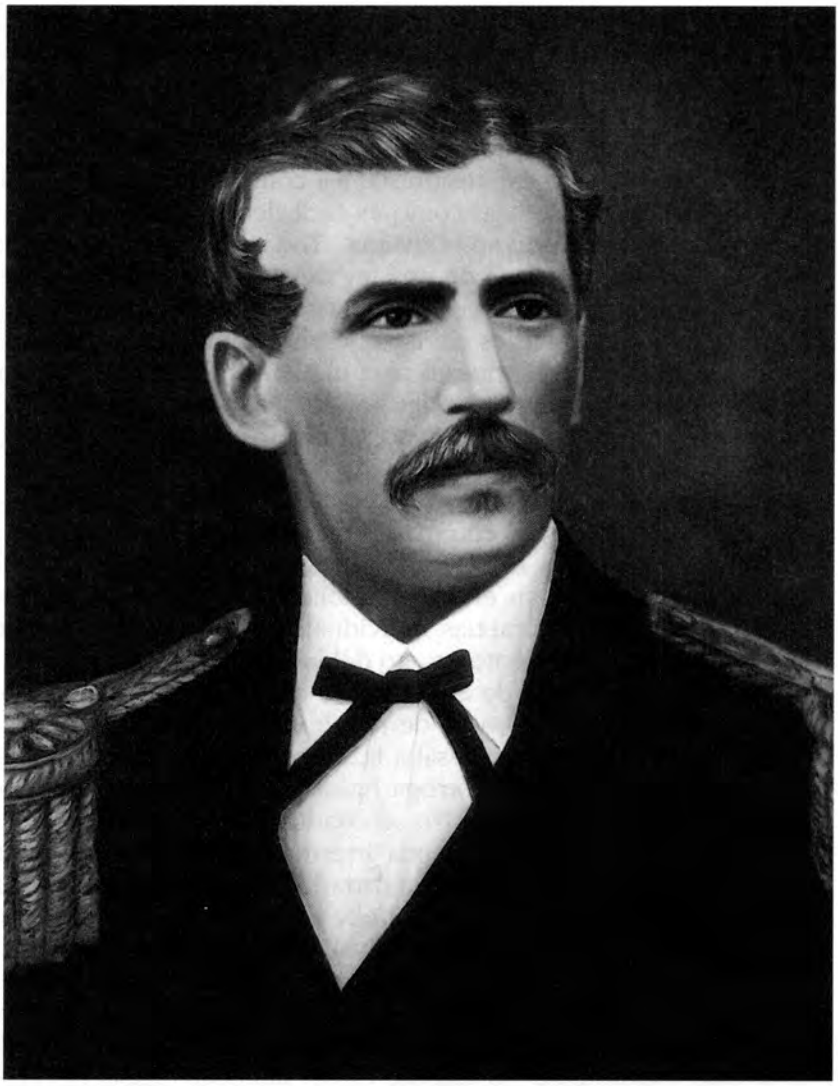
En el artículo que trataba del habilitado, es interesante notar la mención que se hace de la vigencia del reglamento de contabilidad militar de 3 de octubre de 1839, que fuese promulgado por Gamarra para el ejército en aquella época[21], y en el cual, por supuesto, no se hacía mención alguna de Marina, en la que para los buques regía un reglamento de contabilidad de 1867[22], lo cual debe haber generado duda en algún momento.

2.3. REPASANDO LA CONSTITUCIÓN

Que la guerra con Chile, esta vez, era inevitable e inminente, como se ha dicho, no le cupo la menor duda al Poder Ejecutivo, y sin renunciar a la adopción de ciertas medidas como último recurso para conjurarla, los buenos oficios y la mediación, en el frente externo, y otras en el frente interno de naturaleza previsora, debe haber llevado, sin duda alguna, al Gobierno y a la población a consultar la Constitución que promulgase Castilla en 1860, sustento jurídico de una cadena de decisiones, que hiciera funcionar ese esquema hipotético de seguridad nacional que se presentó al comienzo, y que estaba implícito en la Constitución[23].

En primer lugar estaban los artículos 2° y 3°, que establecían que no se podía celebrar pacto que afectase en modo alguno la soberanía de la Nación, cuyo ejercicio se encomendaba a los funcionarios que estableciera la Constitución.

El Tratado de 1873 condicionaba la soberanía de ambas naciones, pues para ciertas decisiones era necesario, obviamente, consultar no solo el interés nacional, sino el de la Alianza, en particular si la decisión significaba un riesgo para la independencia e integridad territorial propia y del aliado, que el mismo Tratado debía garantizar. Y esa fue, precisamente, la situación generada el 14 de febrero de 1878



Capitán de navío graduado Gregorio Casanova
Primer Director de Marina en la nueva organización del Ministerio de Guerra y Marina. Se desempeñó como tal, desde el 6 de febrero al 19 de mayo de 1879, en que fuera relevado por el capitán de navío José Elcorrobarrutia.
(Óleo de la galería de Directores de la Escuela Naval del Perú)

cuando Bolivia, considerando que era un acto soberano decretar un impuesto a la exportación del salitre por Antofagasta, incumplió el Tratado suscrito con Chile en 1874, sin consultar ni evaluar antes ni después, las implicancias para los países de la Alianza, en particular por tratarse de un país que en el pasado remoto y cercano había demostrado su objetivo expansionista, así como el de destruir cualquier tipo de unión con Bolivia, como es fácil deducir de la guerra contra la Confederación Peruano-boliviana. Toda guerra demanda gastos, pero el Ejecutivo requería de una ley del Congreso que impusiera las contribuciones para atender dichos gastos, conforme al artículo 8° de la Constitución. Si bien es cierto, que en ese momento estaba vigente la ejecución del Presupuesto para el bienio 1877-1878, éste no contemplaba autorización para exigir cantidad alguna a los ciudadanos ni para desviar el gasto considerado en el presupuesto, so pena de incurrir en las responsablidades señaladas en los artículos 8° y 9°. Así, pues, se requería de una ley específica del Congreso, que no se daría en el trimestre, pues entraría en receso el 4 de febrero.

Al iniciarse el año 1879, como se ha dicho, había el temor de acciones que trastornaran el orden público, razón por la cual estaban suspendidas ciertas garantías individuales, como la de no poder ser arrestado sin mandamiento escrito del juez según el artículo 18°; la de no poder ser separado de la República sino por sentencia ejecutoriada según el artículo 20°, y la de reunirse pacíficamente, según el artículo 29°. El 4 de febrero cesaba la suspensión de esas garantías, pero el Ejecutivo pidió su prórroga hasta el 28 de julio, por considerar que sus temores subsistían. No se conoce la respuesta.

El artículo 21°, establecía una irrestricta libertad de imprenta sin censura previa y, como está demostrado, ese derecho no fue conculcado en momento alguno, pero hubo una inconveniente difusión de noticias de naturaleza militar y naval, que facilitaba la colección de información en beneficio de Chile, por un lado y, por otro, incentivaban sicológicamente a la población contra ese país, sin que ello obedeciera en todo caso a un plan de operaciones sicológicas del Ejecutivo, que ciertamente no existía, como tampoco existiera otro para crear en la opinión pública una imagen desproporcionada del poder naval peruano. De hecho, tampoco existía organismo alguno encargado de confeccionar y ejecutar tal plan.

El Ejecutivo requería, también, de una ley que reglamentara el artículo 36°, referido a la obligación de todo peruano de servir a la República con su persona y sus bienes en el modo y proporción que se señalara.

El Congreso Ordinario entraba en receso el 4 de febrero de 1879, y aunque inicialmente no se estimó oportuno convocar a una Legislatura Extraordinaria, la evolución de los acontecimientos llevó al Ejecutivo, en uso de la atribución establecida en el artículo 94° inciso 2°, a promulgar el 24 de marzo, el decreto de convocatoria a sesiones extraordinarias a iniciarse el 24 de abril para:

"1° Poner en conocimiento del Congreso el conflicto existente entre las Repúblicas de Chile y Bolivia, a fin de que se ocupe de las relaciones de la República con las partes beligerantes y resuelva lo conveniente.

2° Tratar de los asuntos de alta importancia y de interés general que el Gobierno tenga a bien someterle"[24].

Cabe anotar el término beligerantes, condición existente desde que Bolivia declarase la guerra a Chile el 1° de marzo.

Atendiendo a la situación, el Congreso tendría que resolver sobre las atribuciones siguientes, contenidas en el artículo 59° de la Constitución:

"5a.- Imponer contribuciones, con sujeción a lo dispuesto en el artículo 8°;

6a.- Autorizar al Poder Ejecutivo para que negocie empréstitos, empeñando la hacienda nacional y designando fondos para la amortización;

8a.- Crear o suprimir empleos públicos; y asignarles la correspondiente dotación;

11a.- Admitir o no la renuncia de su cargo al jefe del Poder Ejecutivo;

13a.- Aprobar o desaprobar las propuestas, que, con sujeción a la ley, hiciese el Poder Ejecutivo, para Generales del Ejército y de la Marina, y para coroneles y capitanes de navío efectivos;

14a.- Prestar o negar su consentimiento para el ingreso de tropas extranjeras en el territorio de la República;

15a.- Resolver la declaración de guerra, a pedimento o previo informe del Poder Ejecutivo, y requerirle oportunamente para que negocie la paz;

16a.- Aprobar o desaprobar los tratados de paz, concordatos y demás convenciones celebradas con los Gobiernos extranjeros;

20a.- Declarar cuando la Patria esté en peligro, y suspender por tiempo limitado las garantías consignadas en los artículos 18°, 20°, y 29°.

21a.- Determinar, en cada legislatura ordinaria y en las extraordinarias cuando convenga, las fuerzas de mar y tierra que ha de mantener el Estado".

La situación de guerra inevitable derivada del Tratado de 1873, llevaba a que el Congreso en uso de estas atribuciones, elevara por ejemplo, el número de plazas del ejército y de la armada, sin las limitaciones del presupuesto vigente y modificase el aprobado para el bienio 1879/1880.

El artículo 93°, establecía que el ejercicio de la Presidencia de la República se suspendía, entre otros motivos, por mandar en persona la fuerza pública y para hacerlo, de acuerdo al artículo 96°, tenía que contar con el permiso del Congreso y, en su receso, de la Comisión Permanente. En ese caso, se encargaría de la Presidencia el 1er.Vice-Presidente por el tiempo que ejerciera el mando de la fuerza pública. El artículo 96° establecía, también, que en este caso, el Presidente solo tendría las facultades de General en Jefe, sujeto a las leyes y ordenanzas militares y responsable conforme a ellas. No se ha podido ubicar cuales eran esas facultades de General en Jefe.

El artículo 94°, establecía las atribuciones del Presidente de la República, como sigue:

"1a.- Conservar el orden interior y la seguridad exterior de la República, sin contravenir las leyes.

2a.- Convocar el Congreso Ordinario y el Extraordinario, cuando hay esa necesidad".

(Fue en virtud de esta atribución, como se ha visto, la convocatoria para el 24 de abril).

"3a.- Organizar las fuerzas de mar y tierra; distribuirlas y disponer de ellas para el servicio de la República".

Debe notarse que ejercer esta atribución no equivalía a mandar en persona la fuerza pública, es decir, ejercer su comando y, por lo tanto, no requería para ello de ninguna autorización especial del Congreso. Sin embargo, para cumplir con esta atribución requería el Presidente que sus órdenes y decretos estuvieran refrendados por el Ministro de Guerra y Marina, o de Hacienda sin cuyo requisito no serían obedecidas. Esta disposición era general para todos los Ministerios, conforme al artículo 99°.

"10a.- Disponer de la guardia nacional en sus respectivas provincias, sin poder sacarla de ellas, sino en caso de sedición en las limítrofes, o en el caso de guerra exterior".

Es oportuno aclarar que la Guardia Nacional apareció, por primera vez, en la Constitución de 1838. En el interin fue reorganizada y movilizada varias veces, siendo la última en 1874 para combatir la revolución pierolista, constituyendo un elemento importante para su debelación. No la creó el Presidente Pardo para reemplazar al Ejército. Así, pues, el Ejecutivo podía movilizar a la Guardia Nacional, sin necesidad de recurrir al Congreso, pero si para el gasto que ello ocasionaba.

El artículo 95° establecía que el Presidente no podía salir del territorio de la República, durante el período de su mando, sin permiso del Congreso y, en su receso, de la Comisión Permanente.

Cuando el Congreso Extraordinario otorgó autorización a Prado para mandar en persona la fuerza pública, también le otorgó autorización para salir del territorio, habida cuenta que las operaciones de guerra de los aliados podrían requerir de tal salida. Haciendo uso de esta autorización fue que Prado salió del país en diciembre de 1879, pero para otros fines.

El artículo 100° establecía que los Ministros de Estado reunidos formaban el Consejo de Ministros, cuya organización y funciones se detallarían por la ley. El artículo 104° establecía que los Ministros eran responsables, solidariamente, por las resoluciones dictadas en Consejo, si no salvasen su voto, e individualmente, por los actos peculiares de su departamento. El objeto del Consejo de Ministros era dar unidad a la marcha de los negocios públicos, y mejor acierto en la administración.

Revisado el Libro de Actas del Consejo de Ministros 1875-1879, con un total de 182 actas de sesiones, aparece que solo en la del jueves 6 de noviembre de 1879, el Ministro de Justicia, don Adolfo Quiroga, salva su voto[25].

García Calderón comentaba que para los Ministros de Estado regían tres leyes promulgadas el 4 de diciembre de 1859, 26 de setiembre de 1862 y 19 de febrero de 1863, complementarias entre si, por la manera en que se modificaron y suprimieron artículos, quedando vigentes todos aquellos de la ley de 1859 que no fueron derogados ni modificados. Hay varios aspectos interesantes sobre esta legislación como, por ejemplo, que el Consejo de Ministros se reunía bajo la Presidencia del Ministro que hubiese sido investido con este encargo, pudiendo el Presidente de la República consultar al Consejo asuntos que a su juicio lo merecieran, quedando libre para resolverlos sobre su propia responsabilidad, sesión a la cual podía asisitir de creerlo conveniente; en cambio, tratándose de un voto deliberativo, si estuviese presente, lo que ocurriría cuando pidiera al Congreso declarar la Patria en peligro, o la suspensión por tiempo limitado de las garantías constitucionales de los artículos 18°, 20° y 29°, así como para solicitar permiso al Congreso para salir del territorio de la República, o para mandar la fuerza pública, para declarar bloqueos o abrir una campaña; en caso de haber desacuerdo entre el Presidente de la República y un Ministro, resistiéndose el Presidente a rubricar algún decreto, o el Ministro a autorizarlo, el asunto se sometería al acuerdo del Consejo; en caso de oposición grave o trascendente entre las opiniones del Presidente y las del Consejo, éste último dimitiría, no pu-

diendo ninguno de ellos formar parte del nuevo Gabinete si el juicio del Consejo hubiera sido unánime, etc.[26]

Sin entrar en muchos detalles, están los artículos 114° y 115°, referidos al régimen interior de la República, los cuales establecían que para la ejecución de las leyes, cumplimiento de las sentencias judiciales y para la conservación del orden público, habría Prefectos en los Departamentos y Provincias Litorales, que estarían bajo la inmediata dependencia del Poder Ejecutivo, y que tanto los Prefectos como los Subprefectos serían nombrados por el Poder Ejecutivo. Sus atribuciones y su duración estaban determinados por la ley, según el artículo 116°. Es conveniente aclarar, empero, que tanto en la paz, como en la guerra, estas autoridades políticas tuvieron una cierta participación en el funcionamiento y operación de la Armada, y así se las vé participar en acciones logísticas, como víveres y carbón, avances de marineros contratados, órdenes a buques en comisión fuera del Departamento Marítimo del Callao, complementación con las capitanías de puerto en observancia de las ordenanzas de marina, etc. Como después de la Constitución de 1860, no se diera una nueva ley de funcionarios públicos, según García Calderón, siguió en vigencia la del 5 de enero de 1857, y entre las muchas funciones, por ejemplo, intervenían en las revistas de comisarios, eran intendentes económicos de la Hacienda pública en sus respectivos departamentos, participaban en licitaciones, remates, etc., vigilaban el contrabando para evitar sorpresas, por lo que debían estar al corriente del movimiento mercantil y operaciones de las aduanas del territorio a su cargo, etc.[27]

Finalmente, que los funcionarios encargados de la policía de seguridad y orden público, dependían inmediatamente del Poder Ejecutivo, según el artículo 117°.

2.3.1. La Fuerza Pública

La fuerza pública, estaba contemplada en los artículos siguientes:

"Artículo 119°.- El objeto de la fuerza pública es asegurar los derechos de la Nación en el exterior; y la ejecución de las leyes y el orden en el interior. La obediencia militar será arreglada a las leyes y ordenanzas militares.

Artículo 120°.- La fuerza pública se compone de las guardias nacionales, del ejército y de la armada; y tendrá la organización que designe la ley. La fuerza pública y el número de Generales y Jefes se designarán por una ley".

Respecto al Ejército, ya se ha visto que su efectivo de 4,000 plazas había sido fijado por ley de 1872. En cuanto a la Armada, no se ha encontrado referencia alguna al respecto. En ambos casos, sin embargo, la ley del Presupuesto General de la República fijaba los efectivos

que habría en el bienio, y en el caso de la Armada, ella determinaba las dotaciones de los buques y otras dependencias, como ya se ha visto en el volumen 3 del Tomo IX.

"Artículo 121°- Las guardias nacionales existirán organizadas en la proporción que determine la ley".

El *Diccionario* de García Calderón define que este nombre se daba a los cuerpos formados de todos los ciudadanos que, sin estar sujetos al estricto servicio prescrito en las ordenanzas, se ejercitan periódicamente en el manejo de las armas. También en algunos momentos se les llamó milicias, guardia civil y fuerza cívica. Los individuos que conformaban las guardias nacionales, no renunciaban a sus ocupaciones cuotidianas, y solo se ocupaban del ejercicio militar en días determinados. Tampoco vivían acuartelados, ni tenían renta del Erario. García Calderón comenta que la última ley que trató de las guardias nacionales fue la del 2 de marzo de 1857, tácitamente derogada por la Constitución de 1860, y que para hacerla compatible con ella, se había elaborado o se estaba elaborando una nueva[28].

Es recién en 1872, cuando por una ley del 7 de noviembre se actualiza la organización de la Guardia Nacional, de la cual formarían parte todos los ciudadanos entre 21 y 50 años, que no estuvieran ya en el ejército activo o su reserva. Se especificaba quiénes estaban excluidos de formar la Guardia Nacional; solo a los que estuvieran alistados se les podría llamar jefe y oficial; si se activara, su sueldo sería igual a la del ejército, debiendo respetar todas sus ordenanzas; realizarían ejercicios no acuartelados solo una vez al mes; en caso de servir más de seis meses fuera de su departamento o provincia, debía ser relevado, excepto en caso de guerra exterior. Finalmente, derogaba la ley del 2 de marzo de 1857 con todas sus modificatorias y ampliatorias[29].

El 8 de noviembre de 1872, el Gobierno promulgó un decreto reglamentario de organización de la Guardia Nacional de la República, y para el Departamento de Lima establecía dieciseis batallones de infantería, y una columna ligera formada por la Compañía Nacional de Bomberos de Lima. En el Callao establecía cuatro batallones y dos columnas ligeras. Igualmente, que cada batallón tendría seis compañías con igual número de jefes y oficiales y clases, que el ejército de Lima. Por decreto se nombraría los jefes para cada uno de los cuerpos, y estos propondrían a la Inspección General de la Guardia Nacional, los nombres de los oficiales, así como el uniforme que debía distinguir a cada cuerpo. Para el resto de la República, los Prefectos debían indicar una serie de datos a la Inspectoría.

En decretos sucesivos hasta fines de 1872, se va detallando la relación nominal de los jefes y oficiales de todos los batallones y sus compañías en Lima y Callao, así como otras disposiciones sobre instrucción. A 1879 esta relación estaba desactualizada.

En el Pliego N° 5 Ordinario del Ramo de Guerra para 1875/1876 se consigna la existencia de una Inspección General de la Guardia Nacional, con un general de brigada o un coronel, un Secretario teniente coronel, un sargento mayor ayudante, dos capitanes adjuntos y otros empleados, en total ocho.

En otra sección, trata de las Asambleas de la Guardia Nacional y especifica que en Lima y Callao hay once asambleas y en cada una once tenientes coroneles, once capitanes ayudantes, once sargentos primeros, brigadas, y once sargentos segundos, cornetas, y once cabos primeros, tambores. Total cincuenta y cinco más los ocho de la Inspección, sumaban sesentitrés[30].

Si bien no eran guardias nacionales, los matriculados en las capitanías de puerto, que constituían las Milicias Navales, que eran cuerpos paramilitares, podían cumplir servicio en los buques de la Armada, pero como se ha visto en el citado volumen 3, prácticamente no lo hicieron.

> "Artículo 123°- La fuerza pública no se puede aumentar ni renovar sino conforme a la ley. El reclutamiento es un crimen, que da acción a todos, para ante los jueces y el Congreso, contra el que lo ordenare".

No se podía enrolar compulsivamente a ciudadano alguno contra su voluntad. Sin embargo, la ley de reorganización del ejército del 20 de noviembre de 1872, estableció en su artículo 1° que "todo peruano mayor de 21 años está obligado a servir en el ejército nacional, durante el tiempo, en la forma y en los casos que esta ley prescribe". El tiempo de servicio se fijaba en cinco años, de los cuales tres en el ejército activo y dos en la reserva, y todo el procedimiento para su aplicación. Se fijaban también las excepciones y que los 4,000 hombres se sacarían por sorteo en todas las provincias de la República en proporción a sus pobladores. Así pues, puede decirse que el servicio militar obligatorio fue establecido en 1872, según el procedimiento citado. En la Armada, como se ha visto en volúmenes anteriores, todos eran contratados, ya fuesen nacionales o extranjeros.

Ya está claro, entonces, que en aquella época la organización de la seguridad nacional, era muy sencilla. No había propiamente un sistema como hoy se concibe, pero ahí estaban todos, o casi todos los elementos que pudieran conjugar esfuerzos hacia el logro del objetivo de seguridad nacional, que se estableciera. Forzando la figura, se

podría decir que el Consejo de Ministros era el máximo organismo de la seguridad nacional, algo así como el Consejo de Defensa Nacional de hoy, que presidido por el Presidente de la República, adoptaba las decisiones correspondientes.

Conforme pasaban los días, el ritmo de las decisiones fue *in crescendo*, y así el 8 de febrero, el Ministro Videla demandó al Ministro de Relaciones Exteriores de Bolivia, una respuesta sobre arbitraje, en el término de 48 horas, al mismo tiempo que notificó al Canciller Fierro sobre la actitud de Bolivia, y que pediría sus pasaportes. Le dio cuenta, también, del viaje del doctor Serapio Reyes Ortiz a Lima, quien acababa de asumir la Cancillería, en reemplazo del renunciante Lanza. Quedaba de interino Dorio Medina.

El 12 Videla pidió sus pasaportes, comunicando que la ruptura del Tratado de 1874 era responsabilidad de Bolivia, y reivindicó el Tratado de 1866. Ese mismo día sucedieron varias cosas. Así, Medina notificó a Videla que no podía negociar mientras el *Blanco* estuviese en Antofagasta y rechazó el plazo de 48 horas. Videla no contestó. Fierro escribió al Cónsul de Chile en Antofagasta que en pocas horas el litoral que les pertenecía antes de 1866 sería reivindicado. Paz Soldán comunicó por cable a Irigoyen, que el ministro Fierro le había notificado que el litoral boliviano sería ocupado, razón por la cual interpuso sus buenos oficios, según instrucciones. Por su parte, Quiñones confirmó a Irigoyen que en la Legación no existía el Tratado de 1873, cuyo contenido él no conocía.

El 13 de febrero, Quiñones interpuso sus buenos oficios con Bolivia y escribió a Irigoyen sobre la interrupción de relaciones entre Bolivia y Chile, debido al retiro de Videla, quien recibiría sus pasaportes solo el 15. Todo esto por correo ordinario, pues Quiñones no hizo uso del telégrafo ni del cable entre Arica y el Callao.

A partir del 13 se inició una serie de sesiones del Consejo de Ministros. El mismo 14, *El Comercio* comentaba haberse recibido en Lima un telegrama informando que el Gobierno de Chile había ordenado la ocupación de Antofagasta.

El 14, Paz Soldán informaba desde Chile a Irigoyen de su reunión con Fierro, en la que rechazó los buenos oficios, de lo que Irigoyen acusó recibo.

2.4. CONSEJOS DE MINISTROS EN EL PRIMER TRIMESTRE DE 1879

En este lapso, el Consejo sesionó varias veces para tratar de la situación generada entre Bolivia y Chile, pero fue en febrero, como se

verá, que lo hizo con más frecuencia adoptando decisiones cada vez más trascendentes[31].

2.4.1. Sesión del sábado 4 de enero

Trata solo de los tenedores de bonos peruanos, aspecto importante que tenía que ver con el factor económico, en particular con el crédito de la República, muy importante para la situación que habría de enfrentarse en breve.

2.4.2. Sesión del sábado 18 de enero

Debate sobre las garantías constitucionales de los artículos 18°, 20°, y 29°, cuya suspensión de 60 días concluía en esa misma fecha,

> "...pero como la situación política de la República no era completamente satisfactoria y no habían desaparecido los temores de que se turbase el orden público, juzgaba necesario pedir al Congreso de la Nación la prórroga de las facultades concedidas al Poder Ejecutivo, hasta el 28 de julio próximo, en que debían reunirse las Cámaras Legislativas conforme a ley. Dicha indicación del General M.I. Prado, fue aceptada y apoyada unánimemente "en atención a los poderosos motivos que tenían los miembros del Consejo por temer que se tratase de turbar el orden constitucional..." por lo que se solicitó dicha prórroga".

Cabe advertir, que esos temores provenían de informes sobre las actividades de Piérola, como implícitamente lo expresara el ministro de Izcue en su oficio del 2 de febrero de 1879.

Que la misión de presencia naval de la escuadra peruana en el litoral sur durante 1878 y primeros meses de 1879 era una precaución de algún intento revolucionario como se ha dicho, es cierto. En efecto, el Gobierno recibió, para el año nuevo, otro mensaje inquietante. Según *El Comercio*, Piérola salió el 1° de enero de Europa al Pacífico, vía Magallanes. A partir de ello, las noticias fueron variadas y confusas, tanto en las fechas de su arribo a Valparaíso, cuanto al vapor y transbordos que habría realizado para ocultar su traslado hacia el Perú. Los familiares de Piérola tampoco lo ubican en los vapores que llegan a Valparaíso procedentes de Europa.

Al fin se conoció la realidad. Piérola había salido de El Havre para el Pacífico, pero llegó a Santiago el 22 de febrero vía el tren trasandino desde Argentina, prácticamente el mismo día que Lavalle salía para Chile, y ocho días después de haberse producido la ocupación del litoral boliviano. La situación que encontraba era totalmente distinta a otras que había vivido[32]. Así, pues, en todo este periodo, hasta el 9 de marzo, el Gobierno vivió bajo la presión sicológica del

regreso de Piérola, en particular por su conocimiento del acopio de elementos de guerra en Valparaíso, obligándose a mantener un estado de alerta en el litoral sur con presencia de buques de guerra, vigilancia de los prefectos, solicitudes de prórroga de suspensión de garantías ciudadanas, etc.

Casi un mes después, *El Comercio* dio cuenta que el Gobierno peruano había recibido un telegrama de Piérola anunciando que saldría de Valparaíso para el Perú con su familia, y que el Presidente Prado le contestó que podía venir[33].

A los pocos días, *El Comercio* de Lima, transcribía de *El Comercio* de Iquique, un "Manifiesto a los Pueblos del Perú" de Nicolás de Piérola, fechado en Valparaíso, el 21 de marzo, enjuiciando los eventos que habían llevado a la guerra, y ofreciendo sus servicios a Lavalle, y terminaba como sigue:

> "Entre tanto, han desaparecido para nosotros toda división, toda lucha interior. Estamos cumpliendo hoy en Bolivia como en Chile, una misión fraternal y fecunda y toda tentativa de trastorno interior, como todo incentivo que se oponga a ésta, es un atentado contra el Perú y contra la América"[34].

En el mismo día, pero en su edición de la tarde, *El Comercio* de Lima editorializaba sobre el "Manifiesto de Piérola", con tono áspero y concluía:

> "Don Nicolás de Piérola ha escrito su propia sentencia al finalizar su absurdo Manifiesto. Toda tentativa de trastorno interior, dice "es un atentado contra el Perú y contra la América". Y como el desprestigio de los poderes públicos, con calificativos más o menos infundados; como la reproducción de cargos, que aunque imaginarios, causaron hondas perturbaciones ayer, y la designación de círculos políticos en momentos en que todo debe confundirse, todo mezclarse, son verdaderas tentativas de trastornos interiores; es muy lógico que el autor del Manifiesto se halla incurso en el crimen que él mismo ha condenado.
>
> Cuando las ideas divisorias de los partidos se borraban (y continuarán borrándose, porque a ninguno de nuestros ciudadanos podemos hacer la injusticia de negarle el patriotismo en presencia de una agresión externa), cuando las heridas abiertas en nuestras luchas de ayer se cicatrizaban; hay una mano torpe e imprudente que toma un carbón para reavivar los colores; que frota las cicatrices para que brote nuevamente la sangre; hay una voz importuna que nos habla de *Civilismo y Pierolismo*"[35].

Pero no solo *El Comercio* enjuiciaba acremente ese Manifiesto, sino también *La Tribuna* en transcripción que apareciera al día siguiente, en aquel diario[36]. Casi una semana después, *El Comercio* dio cuenta que Piérola había llegado a Lima el 16 de abril en el tren extraor-

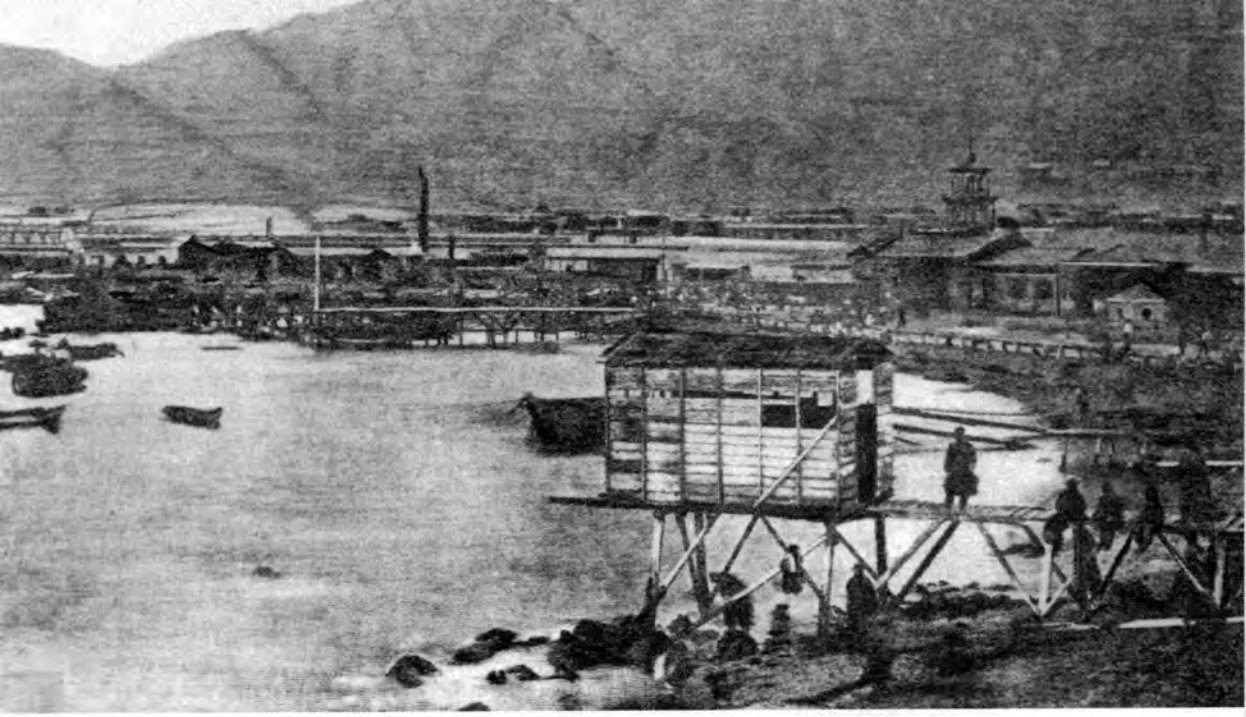
dinario de las dos y media p.m. de la línea trasandina, acompañado por muchos de sus antiguos amigos que habían acudido a esperarlo al Callao, puerto al cual había llegado en el mismo vapor que Lavalle[37].

Según Mariano Felipe Paz Soldán, la presencia de Piérola en Chile a comienzos de 1879, obedeció a su propósito de encender por tercera vez la guerra civil en el Perú y, es así, como tenía anticipadamente depositados en la Aduana de Valparaíso, "armas, vestuario y otros elementos de guerra; más al saber el estado alarmante de las relaciones del Perú y Bolivia con Chile, permaneció en la expectativa, hasta que se declaró la guerra"[38].

El 14 de febrero, en el mismo día de la ocupación de Antofagasta, por pura coincidencia, el Ministro de Guerra y Marina, del Solar, informaba al de Hacienda, que el Presidente Prado había tomado conocimiento de que en la Aduana de Valparaíso existía una cantidad considerable de armamento, municiones, vestuario y otros artículos militares que los agentes de don Nicolás de Piérola trataban de apropiarse, con el propósito indudable de traer al país la revolución. Que en tal virtud, y para evitar esa posibilidad, el Presidente Prado había dispuesto que por el Ministerio de Hacienda se expidieran las órdenes necesarias para adquirir tales artículos por cuenta del Estado, trayéndoseles a Lima con las seguridades del caso. También manifestaba del Solar, que según convenio, solo se debería pagar por ellas la mitad del valor que se expresaba en la factura que adjuntaba, y en billetes de emisión autorizada, debiéndose aplicar el gasto a la partida correspondiente del Presupuesto de Guerra.

El Ministro de Hacienda, J.R. de Izcue dispuso, el mismo día, el cumplimiento de dicha decisión, girando contra la Compañía Salitrera por la mesada de 1° de enero de 1879 y a favor de la Caja Fiscal de Lima, el valor correspondiente[39].

Finalmente, esos pertrechos fueron confiscados por el Gobierno de Chile, que ignoró desde un principio su existencia. También a mediados de enero de 1879, el Gobierno peruano había tomado conocimientro de esas armas y pertrechos, y logró comprarlos, quitándole a Piérola su propiedad. Es decir, cuando Piérola arribó a Chile, ya no pudo disponer de las armas, pero el Perú tampoco, pues al producirse la ocupación de Antofagasta, el Cónsul del Perú en Valparaíso, pidió por orden del Gobierno su despacho, que le fue negado por el Intendente de Aduana si es que no contaba con autorización suprema de su Gobierno. Después puso toda clase de dificultades hasta que las relaciones de Perú y Chile se complicaron, concluyendo con su confiscación.



Puerto de Antofagasta. Desde el 7 de enero de 1879 el blindado *Blanco Encalada* estuvo fondeado en el puerto, en una misión de presencia naval. El 14 de febrero de 1879 fue ocupado por fuerzas chilenas, para impedir el remate de la Cía. de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta, dispuesto por el gobierno boliviano. (Reproducida de: *El Poder Naval Chileno*, Tomo II, 1985).

Según Paz Soldán, "el armamento y vestuario constaba de 940 fusiles Chassepot, con 100,000 tiros a bala; 500 Minié, 1,500 uniformes; 500 chaquetas para caballería; 500 sacos modelo Hulanos; una ametralladora con sus útiles y 6,000 tiros"[40]. Conviene recordar que Paz Soldán había asumido la cartera de Justicia el 17 de diciembre de 1878.

2.4.3. Sesión del jueves 13 de febrero

"El Ministro de Relaciones Exteriores, efectuó una rápida exposición de la cuestión suscitada entre Bolivia y Chile "con motivo de los límites de ambas Repúblicas..." Recordó los Tratados celebrados entre ellos el año 1866 y el de 1874. Manifestó que a consecuencia de la rescisión de un contrato privado entre el Gobierno de Bolivia y la Compañía de Salitres de Antofagasta, el Encargado de Negocios de Chile en Bolivia había declarado roto dicho Tratado de 1874, y dio lectura a los telegramas recibidos del Prefecto de Puno y del Cónsul General del Perú en Valparaíso, anunciando un conflicto. Manifestó que desde el día 2 de enero último en que se tuvo noticia en Lima, de las dificultades existentes entre aquellas dos Repúblicas, se había apresurado a transmitir instrucciones a los agentes diplomáticos en La Paz y Santiago, como lo sabía ya el Gabinete Ministerial, "para que interpusiesen los buenos oficios del Perú, de acuerdo con la política tradicional de la República" y que desgraciadamente este paso dado por el Gobierno peruano no había sido aceptado por Chile (como había derecho de esperarlo) a juzgar por el telegrama recibido hacía pocos días [de] nuestro Encargado de Negocios en Santiago de Chile y que el Gabinete conoció oportunamente. Que desgraciadamente y cuando era de esperar, en vista de las declaraciones y ofrecimientos hechos por el Excmo. Señor Pinto –Presidente chileno– a nuestro Encargado de Negocios, señor Paz Soldán, que las oportunas gestiones hechas por el Gobierno del Perú contribuyesen a evitar un rompimiento funesto no solo para las Repúblicas aludidas sino también para las demás de Sud América, el telegrama que acababa de recibir del Cónsul peruano en Valparaíso venía a persuadirle no solo de la ineficacia de dichas gestiones, "sino que es inminente un grave conflicto entre Chile y Bolivia; y en fin, expresó –el Canciller peruano– que a pesar de todo juzgaba conveniente hacer un nuevo esfuerzo ante el Gobierno de Chile con el objeto de evitar una guerra escandalosa entre Repúblicas hermanas y que en tal sentido pensaba tomar las medidas necesarias...". El Consejo de Ministros después de escuchar la anterior exposición, aprobó ampliamente los pasos dados por el Ministro de Relaciones Exteriores y resolvió continuase trabajando en el sentido indicado".

Es natural, que en una sesión se emitan comentarios, opiniones, sugerencias, etc., cuando se pone en discusión algún tema que en es-

te caso, tan trascendente y vital, debe haberlos habido por parte de los demás ministros, en particular del de Hacienda y de Guerra y Marina. No aparecen en acta, pero cabe suponer que los hubo.

Varias cosas llaman la atención, como: que desde Puno y Valparaíso se anunciara un conflicto, más nada de parte del Ministro peruano, Quiñones, en La Paz, a pesar de las instrucciones que llevara y quien más bien el 5 de febrero al contestar la nota de Irigoyen del 2 de enero, revelaba un tono tranquilizador; que un nuevo telegrama de Valparaíso calificaba como grave e inminente el conflicto; que el adjetivo "escandalosa" era algo peyorativo, pero que soslayaba lo real, que era una guerra de conquista; que las medidas necesarias que se pensaba tomar, no se detallaron o si lo hizo el Canciller, no se consignaron en el acta y, finalmente, que no se mencionaban las implicancias para el Perú por el Tratado de 1873.

2.4.4. Sesión del viernes 14 de febrero

> "Manifestó el Señor Ministro de Relaciones Exteriores las necesidades de tomar en previsión de las emergencias que pudieran sobrevenir en el conflicto chileno-boliviano las necesarias seguridades, sin perjuicio de los pasos amistosos que daba el Gobierno peruano a fin de atraer a Bolivia y Chile al campo de la conciliación y del arreglo amistoso. Convencido de tal necesidad y de que era indispensable estar siempre a cubierto de sorpresas resolvió el Consejo que por el Ministerio de Guerra y Marina se procediera activamente, aprovechándose 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".

Nuevamente resalta, que no se consignaran los puntos de vista del Ministro de Guerra y Marina, general del Solar, ni de Hacienda, de Izcue, sobre las previsiones por adoptar militar y económicamente. Era una decisión claramente naval, en la que reconocían la importancia que se otorgaba a la escuadra: organizarla, alistarla, entrenándola y dotándola de personal, para dejarla lista para combatir con la escuadra chilena. Se le fijaba un adversario concreto, y un reto tremendo.

En este mismo día, exactamente un año después de que el Congreso de Bolivia aprobase la ley de impuesto al salitre, el blindado *Cochrane* y la corbeta *O'Higgins* se unieron al *Blanco* en Antofagasta y procedieron a la ocupación del litoral hasta el paralelo 23° sur, conforme lo había anticipado el 12 Paz Soldán a Irigoyen.

Para todo ello se requería de dinero. ¿Que diría el Ministro de Hacienda, quien por el texto de su carta del 3 de febrero, apenas once días antes, había expresado que se esperaba reducir al ejército y la armada en mayores proporciones para reducir el déficit del Presupuesto? Obviamente, el dinero para el gasto inicial se cargaría a la Partida de Extraordinarios.

El examen de los buques de la escuadra por jefes de marina y el análisis del poder combatiente relativo, era acertado. Pero ¿qué información tenían los marinos peruanos sobre la escuadra chilena? Tampoco se vió en esta sesión el Tratado de 1873, aunque era obvio que se acercaba el momento de su aplicación.

El Comercio informó que el 15 de febrero, una comisión compuesta por los capitanes de navío Camilo Carrillo, Aurelio García y García, y Miguel Grau, habían practicado una revista de inspección a la escuadra. Se constituyeron en el *Huáscar*, *Atahualpa* y *Manco Cápac*, disponiendo que los tres entrasen inmediatamente al dique a limpiar y pintar sus fondos. Días después, aclararía que esa visita no fue oficial. Obviamente, fue solo una visita, pues ninguno de los tres tenía mando sobre los buques. Sería solo para recabar información de primera mano, para hacer el estudio encomendado. En todo caso, lo que apreciaron solo se conocería cuando informasen al Consejo de Ministros en su oportunidad[41].

2.4.5. Sesión del miércoles 19 de febrero

"Manifestó el Señor Minstro de Relaciones Exteriores que acababa de tener una conferencia con el Plenipotenciario Especial de Bolivia, señor Reyes Ortiz (que había sido recibido el día de hoy por S.E. el Presidente) en el cual le manifestó que el objeto de su misión era solicitar del Gobierno del Perú, la ejecución del Tratado de Alianza defensiva de 6 de febrero de 1873, por haber llegado el *casus foederis* con la ocupación de parte del litoral boliviano por las fuerzas de Chile. El expresado señor Ministro de Relaciones Exteriores dijo que en su concepto debía aplazarse la resolución de este asunto hasta conocer el resultado definitivo de las gestiones que hace el Perú a fin de evitar la guerra entre Chile y Bolivia, empleando al efecto todos los medios conciliatorios como está previsto en el Tratado citado (Tratado secreto de 1873). Que esto mismo había manifestado en la conferencia aludida al señor Reyes Ortiz, y que éste había aceptado dicho procedimiento bajo la condición de que la mediación que el Perú interponga tenga por base la desocupación del litoral boliviano. Agregó el Señor Ministro que el Plenipotenciario de Bolivia le había asegurado que la mediación del Perú bajo esta condición sería indudablemente aceptada por su Gobierno. El Consejo de Ministros des-

pués de discutir largamente sobre la política que convenía seguir al Perú autorizó, por unanimidad de votos al Señor Ministro de Relaciones Exteriores para que procediese en el sentido que se dejaba indicado".

El 18 de febrero, el Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, emitió un Manifiesto en el que expuso los motivos de la ocupación del litoral boliviano. Claro que, debido a la deficiente red de comunicación con La Paz, esta ciudad aún no tenía conocimiento de la ocupación chilena. Contrariamente, el Cónsul chileno en Arequipa dio cuenta por telégrafo (Arequipa-Mollendo) y por cable (Mollendo-Valparaíso) del paso de Reyes Ortiz el 13 de febrero en su viaje a Lima.

El Comercio en su edición del 16, informó de la llegada al Callao, procedente de Mollendo, del vapor *Ilo* con noticias que hacían presumir la ocupación de Antofagasta. Entre sus pasajeros estaba el Ministro de Relaciones Exteriores de Bolivia y Enviado Extraordinario, Serapio Reyes Ortiz. El mismo diario, en su edición del 18, señaló que el vapor *Coquimbo* procedente del sur, traía la confirmación de la ocupación del litoral. Así, pues, cuando Reyes Ortiz llegó a Lima, la ocupación estaba consumada.

La ocupación del litoral boliviano se produjo el viernes 14, precisamente el mismo día en que sesionara el Consejo de Ministros y era obvio que en Lima no se conocía este hecho, aunque si había sido advertido. El señor Reyes Ortiz llegó a Lima el 16 y se entrevistó con Irigoyen antes del 19. Como éste último expresara que Reyes Ortiz le comunicó de la ocupación del litoral, es obvio que ambos se enteraron por las noticias traídas por el *Coquimbo*. Para Reyes Ortiz había llegado el *casus foederis*. Para el Consejo de Ministros todavía había oportunidad de evitar la guerra. ¿Tendría conocimiento el Gobierno peruano de que el chileno sabía del Tratado, pues siendo parte de él, con que garantía se presentaba como mediador?

A todo esto, el Presidente de Bolivia, general Hilarión Daza, recién se enteró de la ocupación del litoral boliviano el 18 de febrero, lo comunicó al país el 26, y el 1° de marzo declaró la guerra a Chile. Nada dijo del Tratado de 1873. Para los pueblos de Bolivia y Perú seguía siendo un secreto, pero no para los gobernantes y legisladores. El pueblo chileno tampoco lo conocía; sus gobernantes si.

2.4.6. Recordando el Tratado de Alianza de 1873

A esta altura del relato, conviene recordar algunos de los artículos del Tratado de 1873. Así:

"Artículo 1°. Las Altas Partes Contratantes se unen y ligan para garantizar mutuamente su independencia, su soberanía y la integridad de sus

territorios respectivos, obligándose contra toda agresión exterior, bien sea de otro u otros Estados independientes o de fuerzas sin bandera que no obedezcan a ningún poder reconocido.

Artículo 2°. La Alianza se hará efectiva para conservar los derechos expresados en el artículo anterior, y especialmente en los casos de ofensa que consistan:

1. En actos dirigidos a privar a alguna de las Altas Partes Contratantes de una porción de su territorio, con ánimo de apropiarse su dominio o cederle a otra potencia;

2. En actos dirigidos a someter a cualquiera de las Altas Partes Contratantes a protectorado, venta o cesión de su territorio, o a establecer sobre ella cualquier superioridad, derecho o preeminencia que menoscabe u ofenda el ejercicio amplio y completo de su soberanía e independencia".

No cabe duda que habiendo sido hollada la soberanía e integridad territorial de Bolivia, al Perú no le quedaba otra opción que aceptar que la ofensa recibida por Bolivia, según el artículo 3°, estaba comprendida entre los casos consignados en los incisos (1) y (2) del mismo, y eso significaba el *casus foederis* que Bolivia demandaba al Perú reconocer. El artículo 8°, sin embargo, ofrecía una opción. Así:

"Artículo 8°. Las altas Partes Contratantes se obligan también:

1. A emplear con preferencia, siempre que sea posible, todos los medios conciliatorios para evitar un rompimiento o para terminar la guerra, aunque el rompimiento haya tenido lugar, repuntando entre ellos, como el más efectivo, el arbitraje de una tercera potencia"[42].

Por ello, el Perú, ante el pedido de Reyes Ortiz de aplicar el *casus foederis*, decidió recurrir al único medio conciliatorio que restaba, el arbitraje por una tercera potencia, pues como parte de la Alianza no podía ofrecerse, y eso lo sabía muy bien Chile. Por otro lado, la condición impuesta por Bolivia para la mediación, la desocupación de su litoral, era algo imposible de lograr, más aún después de la reivindicación alegada por Chile.

2.4.7. Sesión del jueves 20 de febrero

"Manifestó el Señor Ministro de Relaciones Exteriores, que en virtud de la autorización que se le había dado por el Consejo de Ministros en la sesión de ayer, había tenido una conferencia con el Plenipotenciario Especial de Bolivia, señor Reyes Ortiz, en la que se había acordado postergar toda discusión sobre el Tratado de Alianza defensiva, hasta que se conociese el resultado de la Misión Especial que el Gobierno del Perú se proponía enviar a Chile con el objeto de procurar un avenimiento sobre la cuestión pendiente. En seguida propuso al señor don José Antonio de Lavalle para que desempeñe tan importante cargo con el carácter de En-

viado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario en Misión Especial, cuya designación fue aceptada, disponiéndose que dicho funcionario saliese a su destino a la brevedad posible. Por último el Ministro de Relaciones Exteriores dio lectura a las instrucciones que debía llevar el señor Lavalle para el desempeño de su misión; y en las que se propone la desocupación del litoral boliviano y el sometimiento a un arbitraje de la cuestión entre Chile y Bolivia, siendo aprobadas por unanimidad".

Irigoyen, actuando pues, en armonía con la decisión adoptada en la sesión del viernes 19, obtuvo la aceptación de Reyes Ortiz para no discutir sobre el Tratado de 1873, y la del Consejo el 20, en la designación de Lavalle, así como de sus instrucciones.

En el primer caso, se postergó la oportunidad de discutir el artículo 5° que decía:

"Artículo 5°. Nombrarán también las mismas Partes, Plenipotenciarios que ajusten por protocolo los arreglos precisos para determinar los subsidios, los contingentes de fuerzas terrestres y marítimas o los auxilios de cualquier clase que deben procurarse a la República ofendida o agredida; la manera como las fuerzas deben obrar y realizarse los auxilios, y todo lo demás que convenga para el mejor éxito de la defensa. La reunión de los Plenipotenciarios se verificará en el lugar que designe la parte ofendida".

Si bien es cierto que entre 1873 y 1879 no había ocurrido ofensa o agresión alguna que llevase a la aplicación del Tratado de 1873, ello no debió ser inconveniente para establecer hipotéticamente como previsión, los subsidios, los contingentes de fuerzas terrestres y marítimas, los auxilios, los planes de operaciones, etc. Nada de eso se hizo y, ahora, que la situación era de guerra inminente de Chile contra la Alianza, se postergaba la discusión de esos aspectos, acto que tendría que realizarse más tarde con mayor urgencia, que en este momento, con más tranquilidad y objetividad.

El 20 de febrero el Ministro Fierro comunicó a Godoy sobre la ocupación del litoral y desierto hasta la cordillera, según informase a su Gobierno el 19 el primer Gobernador chileno.

En la popular serie televisiva "Misión Imposible", el jefe del grupo de operaciones especiales recibía sus instrucciones mediante diversos medios, las que una vez comunicadas, se autodestruían haciéndose humo. Aquel era el título de la serie, pero la misión siempre se cumplía.

A Lavalle le dieron instrucciones para su misión en Chile, sin darle a conocer la existencia del Tratado secreto, y siendo Lavalle el último eslabón de toda la cadena de decisiones peruanas para evitar la guerra, esa omisión y el objetivo del adversario, condujeron a que la

misión de Lavalle fuese realmente imposible. Alli se hizo humo, no las instrucciones, sino la paz. ¿Y Quiñones, que informaba? Al tomar conocimiento de la agresión chilena, pidió instrucciones a Lima para la mediación.

El 21, Paz Soldán remitió una nota a Irigoyen dándole cuenta de lo que él percibía, por notas periodísticas y otras conversaciones, del objetivo chileno respecto a Iquique. Ese mismo día, en otro aspecto, el Presidente Pinto escribió a Godoy que Chile podía canjear con Bolivia territorio por dinero, que en todo caso sería contrario al artículo 8° inciso 2° del Tratado de Alianza.

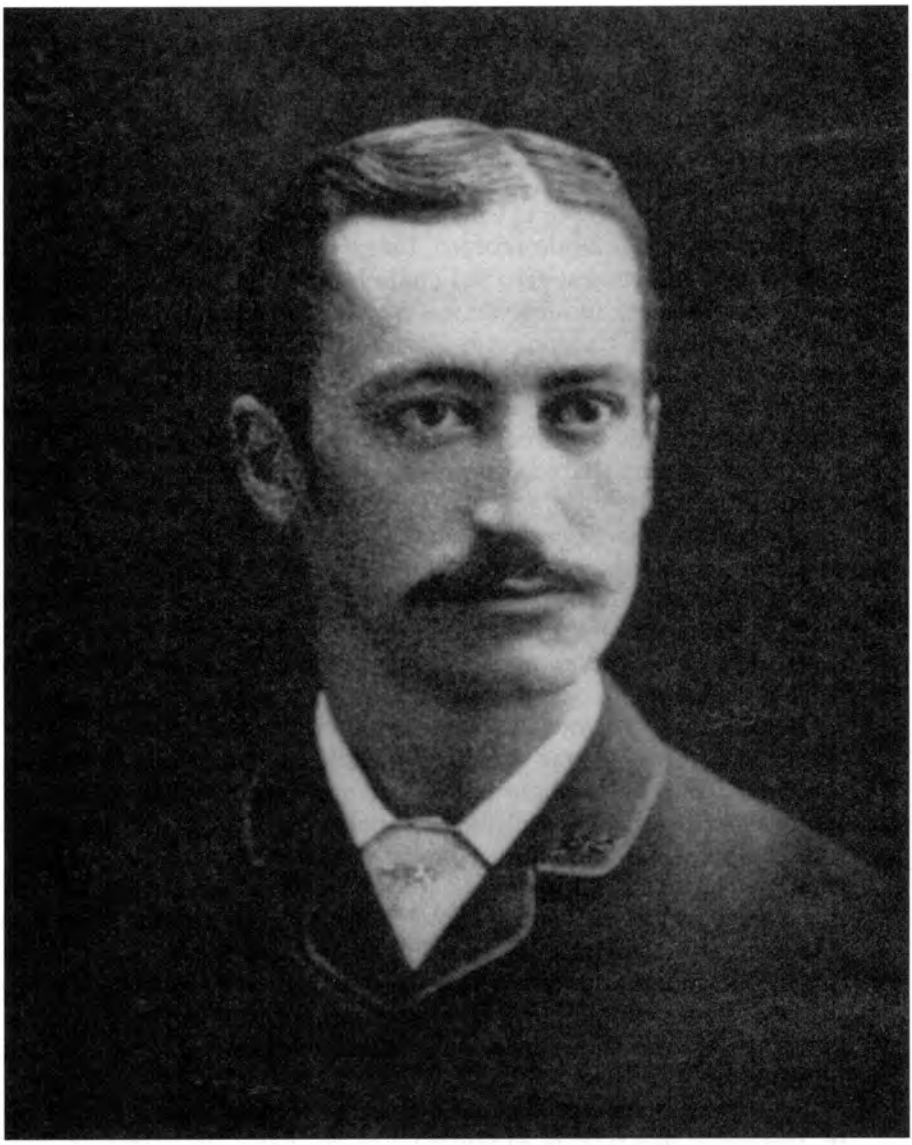
El 22 Lavalle salió para Chile, adonde llegó el 4 de marzo. Su misión: proponer el arbitraje y la desocupación del litoral, con el fin de evitar una guerra. Ignoraba el Tratado de 1873, pero se enteró de él en el viaje al abrir el sobre con instrucciones.

El 23, Videla dejó La Paz, en tanto que Daza seguía sin comunicar a su pueblo la ocupación chilena del litoral boliviano. En esta misma fecha, Godoy contestó una nota de Irigoyen diciéndole que en una próxima exposición del Gobierno de Chile, se darían a conocer las razones para el rompimiento con Bolivia.

El 25 de febrero, Paz Soldán escribió dos notas a Irigoyen. En una le advertía nuevamente, del peligro para Tarapacá, y su entrevista con el Presidente Pinto quien, por primera vez, le preguntó sobre el Tratado de 1873. A tal pregunta, Paz Soldán contestó honestamente, no saber de él. En la segunda nota, Paz Soldán reiteró su apreciación de expansión territorial, e involucró a la Casa Gibbs de Lima.

2.4.8. Sesión del viernes 28 de febrero

> "Manifestó el Ministro de Relaciones Exteriores y Presidente del Consejo el estado de la cuestión chileno-boliviana y los términos a que ella daba derecho a abrigar. Dio lectura a un telegrama recibido de Valparaíso que ha hecho desaparecer toda duda sobre el verdadero carácter de la ocupación de Antofagasta por tropas chilenas y dos blindados de la misma nacionalidad a título de reivindicación. Leyó igualmente toda la correspondencia relativa a este asunto recibida en el Ministerio; agregó que la falta de un ultimátum por parte del Gobierno chileno, la omisión de declaración de guerra y la ignorancia oficial en que estaba el Gobierno peruano de tales sucesos envolvía un serio peligro, y que en consecuencia creía necesario que el Consejo de Ministros en previsión de toda emergencia dictase las disposiciones convenientes en la hora actual. Tomando en seria consideración este asunto, acordó el Consejo que se autorizara, por telegrama, al Segundo Vice-Presidente de la República que se hallaba en Europa don José Francisco Canevaro para que de



Doctor José Antonio de Lavalle
Viajó a Chile un 22 de febrero de 1879 para cumplir una "misión imposible": evitar la guerra de Chile contra la Alianza. Retornó a Lima el 16 de abril del mismo año. (Reproducida del Archivo fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

acuerdo con los comisionados Fiscales señores don José Araníbar y don Emilio Althaus, y los agentes diplomáticos del Perú en Europa, procediesen inmediatamente a comprar uno o dos blindados de guerra superiores o iguales a los chilenos, cueste lo que cueste y buscando fondos de cualquier modo; que se pidiese al mismo señor Canevaro 12 torpedos Whitehead y cuatro condestables de primera clase que debía remitirse sin pérdida de tiempo por el istmo de Panamá".

Bien, por fin el 28 de febrero, luego de casi sesenta días del mensaje de año nuevo respecto del cual el Canciller dijera que el Perú no podía permanecer indiferente, se admitía sin lugar a dudas, el objetivo de expansión chileno, con alta probabilidad de afectar la integridad territorial del Perú. Es cierto también, que el Perú los aprovechó en alistar la escuadra y ejército en parte, desplegándolo hacia el sur. Pero también, los aprovechó Chile, al apreciar que el Perú tomaría parte en la guerra, habida cuenta de su conocimiento del Tratado secreto. En ese plazo de sesenta días, sin esperar autorización alguna del Congreso, movilizó sus fuerzas terrestres de línea y reservas, y la escuadra, la guardia nacional y otras. Parece ser que, para ambos, los sesenta días no fueron suficientes, pero Chile dilató el rompimiento de relaciones con Perú hasta los primeros días de abril, cuando consideró llegado el momento oportuno desde el punto de vista político, militar y sicológico.

Resalta, nuevamente, la decisión de comprar blindados a la hora undécima, al precio que fuere. Es posible que se hubieran conseguido, pues Chile nada podía hacer, por entonces, para invocar neutralidad alguna por parte del país vendedor, lo cual no le impedía actuar diplomática y sutilmente para frustar o entorpecer la compra. Se ordenó a Canevaro adquirir 12 torpedos Whitehead, pero se desconoce las instrucciones sobre características que le fueran señaladas; y que contratase cuatro condestables de primera clase. Nada de esto, por supuesto, sería adquirido con recursos presupuestales, dado que no estaban incluidos, pero se adquirirían con rentas provenientes de ventas de guano y/o salitre, más financiaciones que después habría que honrar.

Sea oportuno recordar que las guerras se financian, principalmente, mediante dos rubros: el ahorro y el oro físico en barras en las bóvedas del Tesoro. Este último puede venderse en el exterior y servir su producto para adquisiciones bélicas o compra de productos vitales para el esfuerzo de guerra y para la satisfacción de necesidades, también vitales, de la población. El Perú no tenía existencia de ese oro físico, pero si equivalentes que le habían servido en el pasado y

debían servir en el presente: el guano y el salitre, pero en yacimientos vulnerables al ataque, precisa y principalmente en el litoral sur. En el litoral norte estaban las haciendas azucareras que exportaban su producto.

El ahorro interno, prácticamente no existía, y el externo, el de otros países, no era costumbre emplearlo para apoyar, sin retribución, a un beligerante. Así, pues, el guano y el salitre, eran cruciales para el esfuerzo de guerra. De la aliada Bolivia, la parte ofendida, nada había que esperar, sino por el contrario, de acuerdo al Tratado de 1873, había que otorgarle subsidios, contingentes de fuerzas terrestres y marítimas, y otros auxilios. ¿Pensarían en esto cuando se discutió y aprobó el Tratado de 1873, en el cual Bolivia tenía el 99% de probabilidades de ser la parte ofendida? En el volumen 4 de este Tomo, puede leerse el detalle de cómo el Perú financió la guerra.

Febrero había sido, pues, un mes dramático en eventos, que llevó al Gobierno de Lima a frecuentes sesiones del Consejo de Ministros como se acaba de ver, en contraste con lo que fuera enero y lo que sería marzo. A través de los periódicos, el pueblo peruano había sido informado permanentemente de la sucesión de todos ellos. Siguió, empero, sin conocer la existencia del Tratado de 1873, y lo que ello significaba para su futuro inmediato y a largo plazo.

2.4.9. Sesión del lunes 3 de marzo

Solo trató de la atención de obras públicas con fondos de la Caja Fiscal de Lima y no se volvería a reunir hasta los primeros días de abril. Para los integrantes del Consejo de Ministros el trimestre fatídico había concluido, más no sus tribulaciones. El 1° de marzo Bolivia había declarado la guerra a Chile y el 5, Quiñones y el Ministro interino de Relaciones Exteriores de Bolivia, suscribieron un acta de mediación del Perú.

En una nota confidencial del 19 de febrero, que se recibió en Washington el 17 de marzo, el Ministro de Estados Unidos en Lima, Richard Gibbs, informó al Secretario de Estado sobre el desarrollo de los acontecimientos, en esta oportunidad con relación a Bolivia, habida cuenta que los Estados Unidos no tenían representación diplomática acreditada en ese país.

Después de describir la situación entre Chile y Bolivia, incluso la ocupación de Antofagasta el 14 por una fuerza chilena, agregó que el 16 llegó a Lima Serapio Reyes Ortiz con la misión de inducir al Perú a tomar partido por Bolivia pues, en varias ocasiones, había escucha-

do de la existencia de un tratado secreto de alianza ofensiva y defensiva entre Argentina, Bolivia y Perú contra Chile. Una fuente de confianza le confirmó que, en efecto, había sido suscrito en 1873 y estaba en vigencia.

Gibbs, comentaba, también, que los extranjeros residentes en el Perú habían apreciado la existencia de un fuerte antagonismo contra Chile. Aunque eran dos repúblicas del mismo origen, vecinos y hermanos, existía entre ellas, un profundo sentimiento de antipatía, cuya causa era difícil de precisar, pero alcanzaba a varias generaciones. Por consultas hechas a otras personas, Gibbs percibía que el Perú apoyaba a Bolivia y que eventualmente, habría de tomar acción contra Chile.

Comentaba, además, que ninguno de los tres países podía encarar una guerra. El 10 de febrero, ya había informado de la marcada inopia en que estaba el Perú; Chile algo menos, pero en mejor situación financiera; Bolivia no tenía mucho que perder. En cartas sucesivas del 26 de febrero y 5 de marzo, Gibbs confirmó la ocupación del litoral boliviano por fuerzas de Chile y su intención de retenerlo, agregando que en el Perú reinaba gran excitación y, con raras excepciones, los periódicos demandaban al Gobierno tomar partido por Bolivia contra Chile, siendo su apreciación que así sería debido al sentimiento antichileno. Se refería, asimismo, a la misión Lavalle, pero que por telegramas privados recibidos, él apreciaba no tendría éxito.

En otra nota del 12 de marzo, confirmaba la ocupación total del litoral boliviano hasta el Loa, sin que hasta este momento se tuviera noticia de una declaratoria de guerra por parte de Bolivia o de Chile. Expresaba, Gibbs, que el Gobierno peruano continuaba con los preparativos. Así, el 7 de marzo embarcó en el Callao un regimiento de infantería para Iquique, en medio de gran entusiasmo de la población; tenía en depósito una buena cantidad de cañones de grueso calibre Blakely, Rodman, etc.; describió las características de la flota de blindados. Según Gibbs, las autoridades hacían lo imposible para evitar cualquier demostración pública que pudiera complicar la situación y, en este sentido, había impedido pacíficamente el 9, un meeting de los alumnos de la universidad de San Carlos. De no producirse agresión alguna, podía conservarse la paz entre Perú y Chile, pero los peruanos pensaban que al abandonar a los bolivianos, éstos podrían tratar de tomar posesión de la provincia salitrera de Tarapacá. Todas estas incertidumbres, dice Gibbs, habían producido una devaluación del sol que de 23 peniques por sol había caído a 19 1/2; el oro americano

había pasado de 120 a 150, y las subsistencias habían subido de precio. Uno de los principales periódicos sugería tres maneras de obtener recursos para la guerra: contribución voluntaria de la población, impuesto directo a toda la población, o emisión de papel moneda.

Comentaba Gibbs, haber recibido la visita del Ministro de Bolivia en Lima, Zoilo Flores, para darle a conocer que Bolivia aceptaba la guerra; que en su país había gran entusiasmo por ella, y que no faltarían dinero ni hombres. Gibbs adjuntaba copias de las diversas proclamas del Presidente Daza.

En una nueva nota del 26 de marzo, Gibbs comentaba que continuaban los preparativos de las fuerzas navales, que había mucha gente trabajando en las defensas del litoral y baterías del Callao, y que se había convocado a Congreso Extraordinario para el 24 de abril. Concluyó expresando que no le sorprendería que Chile tomara la iniciativa y sin esperar declaración de guerra, asestase el primer golpe. Si así lo hace, sería una gran desgracia para el Perú, pues en su opinión no estaba listo para la guerra en el mar, y estimaba que los chilenos estaban mejor preparados.

Finalmente, en nota del 2 de abril, anunció la declaratoria de guerra de Chile y que muchas casas comerciales habían recibido telegramas de Valparaíso, por lo que suponía que el Departamento de Estado, a su vez, había sido informado desde Valparaíso, pero expresaba que en Lima, por ser noticia que se esperaba, no había producido gran impacto en el público, pero sí afectado los asuntos financieros. "Esta guerra afectará nuestro comercio", dice Gibbs. Había un buen número de buques americanos cargando guano y salitre, sugirió se aumente la fuerza naval estacionada en el Pacífico, para mejor protección de su bandera[43].

Por su parte, Thomas A. Osborn, Ministro Residente de Estados Unidos en Chile, en sus partes al Secretario de Estado, confirmaba el deterioro de la situación. Así, en carta del 20 de febrero, recibida en Washington el 26 de marzo, dijo que Chile se había involucrado en otra disputa de límites, pero esta vez con Bolivia. Después de reseñar la situación, y anunciar la ocupación del litoral boliviano hasta el grado 23, acto que tenía el apoyo de todas las clases, consideraba que de haber adoptado el Gobierno otra acción, le habría sido difícil mantenerse en el poder. La inquietud por conocer la reacción peruana era enorme, pues consideraban que la gran simpatía que le dispensaba a Bolivia, podía llevarle a una alianza, que él consideraba se haría. El Gobierno chileno estaba tratando de prepararse para cualquier emer-

gencia. Todas las fuerzas navales habían sido enviadas al norte, y la tropa "lo sería tan pronto como sea posible. Se convocaría a Congreso Extraordinario para el 3 de marzo, dice Osborn. Remitió copia del folleto *Nueva cuestión de Chile con Bolivia* del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, y del *Diario Oficial* con un manifiesto intitulado *El Conflicto con Bolivia*. Cabe resaltar el tiempo transcurrido para que estas notas llegasen a Washington. La de Gibbs empleó 26 días y la de Osborn 34. Ninguno de los dos hizo uso del cable para comunicar hechos tan importantes, por lo costoso que era.

No hubo más notas de Osborn hasta el 3 de abril, en la que reseñó la declaratoria de guerra de Bolivia a Chile el 1° de marzo, el avance chileno hasta Calama y la ocupación del resto del litoral boliviano hasta el Loa. Comentaba que al Gobierno y al pueblo chilenos le preocupaba más el Perú. Reseñó la misión Lavalle, bien recibida por el Gobierno, más no por el pueblo, en razón de las noticias diarias de los órganos de prensa sobre los preparativos de Perú para luchar contra Chile, cuya presencia solo era para ganar tiempo.

El 29 de febrero, Osborn, concurrió invitado al Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, donde se le hizo saber no estar satisfechos con la actitud peruana, que el Ministro Godoy en Lima tenía instrucciones para pedir explicación sobre las intenciones del Gobierno, pero que la respuesta no había sido satisfactoria, pues se mencionaba la existencia desde hace años, de una alianza secreta entre Perú y Bolivia, lo que podría obligar al primero a tomar parte contra Chile. Osborn manifestó al señor Fierro, que eran los países involucrados los llamados a resolver la disputa pacíficamente y, ante una sugerencia para la intervención de Estados Unidos, él contestó que seguramente la haría con gusto, pero era recomendable que los países interesados la resolvieran por si mismos. No obstante, él estaba convencido que la guerra vendría.

Según Osborn, ninguno de los países estaba preparado para una guerra, y no sabía de donde saldría el dinero. Las armadas del Perú y Chile eran casi iguales en poderío, y no había mucha diferencia en sus ejércitos. Según le informase el Ministro de Guerra de Chile, el ejército consistía de 9,000 hombres, con una reserva de guardias nacionales, de otros 15,000.

El 4 de abril, escribió Osborn, que se habían roto las relaciones amistosas entre Chile y Perú, y Lavalle regresaría pronto a su país. El *Diario Oficial* publicó un "Memorandum" con las causas que habían llevado a esta decisión, pero la queja de Chile estaba en el tratado de

alianza secreta entre Perú y Bolivia, y los evidentes preparativos que Perú hacía para la guerra[44].

Lavalle llegó a Santiago en la noche del 4 de marzo en tren expreso, según noticia de *El Mercurio* de Valparaíso, acompañado por dos secretarios: un hijo del señor Lavalle y el señor Casós. Fueron recibidos por los señores Alejandro Reyes y Demetrio Lastarria, y conducidos en el coche particular del Presidente al Gran Hotel Inglés, donde se hospedaron[45].

2.4.10. Sesión del viernes 7 de marzo

En el Libro de Actas del Consejo de Ministros citado, no figura esta sesión, pero *El Comercio* si dio cuenta de ella.

Así, comentaba que asistieron como invitados, los contralmirantes Antonio de la Haza, Comandante General de Marina y Lizardo Montero, Senador; los capitanes de navío Miguel Grau, Aurelio García y García y Camilo Carrillo. La reunión duró más de cinco horas y, aunque no trascendió lo tratado, era obvio que los tres últimos citados habían sido aquellos a quienes en la sesión del Consejo de Ministros del 14 de febrero, se encargara "examinar los buques de guerra... a fin de apreciar su fuerza en relación con la escuadra chilena".

El Comercio, había informado que en la mañana del 4 de marzo, el Presidente Prado estuvo en el Callao, visitando algunos buques de la Armada. Esa visita coincidió con el rumor que estaría circulando de que en breve saldrían algunos buques y fuerzas del ejército con destino al sur. Agregaba que estuvo acompañado de dos edecanes, autoridades ministeriales y de marina[46].

Recién el 8 de marzo, Irigoyen envió una comunicación a Lavalle, dándole cuenta, por primera vez, de la existencia del Tratado de 1873, información que Lavalle recibió el 11. En esta misma fecha, Paz Soldán recibió el "Manifiesto de Chile" en relación a su problema con Bolivia y lo envió a Lima, adonde llegó en la tercera semana de marzo. Igualmente, el ministro Irigoyen remitió una circular a todos los agentes diplomáticos del Perú en el extranjero, dándoles a conocer de la situación chileno-boliviana, de los esfuerzos del Perú para evitar la guerra, del envío de don José Antonio de Lavalle a Chile y la misión encomendada, y les solicitaba estar alertas e informar de cualesquier situación respecto a las implicancias para el Perú.

El Nacional del 6 de marzo, comentaba sobre la recepción de un telegrama de Lavalle, en el que manifiestaba que era imposible el éxito de la misión encomendada. El 14 de marzo, tanto *La Opinión Na-*

cional como *El Comercio*, dieron cuenta del alistamiento de la escuadra peruana. El 17, Godoy informó a Fierro sobre los aprestos del ejército y armada peruana. El 22, en sesión secreta del Senado de Chile, Fierro expuso las razones sociales del conflicto con Bolivia.

Como quiera que el Ministro de Relaciones Exteriores, Irigoyen, expresara el 2 de enero que, ante la situación chileno-boliviana, el Perú no podía permanecer indiferente, es apropiado recapitular cuantas veces en el Gobierno de Prado, el Consejo de Ministros hubo de tratar esas relaciones y que decisiones tomó hasta el 2 de enero de 1879, según aparece en el Libro de Actas del Consejo de Ministros referido.

El mensaje premonitorio de año nuevo, si bien no fue el único del siglo XIX, si fue el último con que culmina una serie de ellos relativos a ese tríptico tan sensible, sempiterno, para el interés de seguridad nacional peruano en los confines meridionales. Una recapitulación de las decisiones que se adoptaron en relación a ellos en el periodo de Prado, resalta como lección histórica que los buenos deseos o las decisiones individuales, en vez de decisiones sólidas y válidas a las que se llega después de un proceso de apreciación de la situación, nunca fueron ni serán garantía para la seguridad nacional y bienestar, que el Estado tiene la obligación ineludible de brindar a quien representa: al pueblo peruano en toda su integridad.

La relación de los Ministros integrantes del Gabinete en el periodo Prado, que aparece en el volumen 3 del Tomo IX, indica que entre noviembre 1876 y abril 1877, durante el cual en algunas sesiones se trató de las situaciones conflictivas entre Chile y Bolivia y sus repercusiones en el Perú en razón de Tratado de 1873, hubo dos Gabinetes, en los cuales los ministros claves para la seguridad nacional se mantuvieron y fueron los siguientes: Ministro de Relaciones Exteriores, doctor José Antonio García y García; Ministro de Hacienda J. Araníbar; Ministro de Guerra y Marina general P. Bustamante hasta octubre de 1876, y general Juan Buendía como interino entre octubre 1876 y junio 1877.

3. RECORDANDO DECISIONES DEL CONSEJO DE MINISTROS ANTES DE 1879

3.1. SESIÓN DEL 2 DE NOVIEMBRE DE 1876

Al tratar del probable viaje del Presidente de Bolivia, general Hilarión Daza, con su Gabinete Ministerial, al litoral boliviano, pasando por territorio peruano, el Canciller J. A. García y García, manifestó:



Contralmirante A. de la Haza

Comisión que inspeccionó los buques de guerra peruanos, conforme a lo acordado en la Sesión de Consejo de Ministros el 14 de febrero, y que el 7 de marzo expusiera ante dicho Consejo, sus apreciaciones en relación con la escuadra chilena. (Reproducidas del Archivo fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).



Contralmirante L. Montero



Capitán de navío M. Grau



Capitán de navío A. García y García



Capitán de navío Camilo N. Carrillo

"...que ese viaje ofrecía una oportunidad feliz al Perú para conjurar los peligros que nos amenazaban de ese lado, a virtud de las influencias que el Gobierno de Chile y algunos círculos interesados del mismo país venían ejerciendo sobre el nuevo Gobierno de Bolivia, en nuestro daño, influencias que principalmente se dirigían a destruir el pacto secreto (1873) que une a los dos países y el convenio de igual carácter sobre las salitreras del Toco".

Hacía apenas tres meses que Prado ejercía la Presidencia y ya tomaba nota de que Chile conocía el Tratado de 1873, el cual buscaba eliminar y/o neutralizar, en desmedro del Perú. Al mismo tiempo se reconocían peligros provenientes del sur. Cuando más tarde, en 1879, el Perú interpuso sus buenos oficios y el arbitraje ante Chile y Bolivia, lo hacía con plena conciencia de que esas medidas no serían eficaces dado su carácter de parte interesada.

3.2. SESIÓN DEL 27 DE MARZO DE 1877

"El Ministro de Relaciones Exteriores (García y García), dio lectura a diversas comunicaciones de los agentes diplomáticos de la República en Chile y Bolivia, que revelan 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. S.E. El Presidente y los Srs. Araníbar (Hacienda) y La Cotera (Gobierno) indicaron la necesidad de aumentar nuestros elementos militares, navales así como terrestres. El señor García y García discurrió sobre este asunto manifestando que no se había pensado antes en esta necesidad, porque la administración anterior había puesto más confianza que en el poder real del país en ciertos arreglos internacionales de carácter reservado (pacto secreto de 1873).

Se lamentó que el estado de la hacienda pública no permitiera disponer de los fondos requeridos para llevar a cabo la operación de adquisición de armamentos y refuerzos militares. El señor García y García dio lectura igualmente a varios fragmentos de diarios chilenos relativos al descubrimiento de calicheras en la costa norte de Chile y a los planes que se atribuyen al Gobierno de la expresada República, por medio de sus ciudadanos residentes en la Capital y en el litoral de Bolivia, principalmente sobre sus ambiciones por absorver ese territorio. Recomendó asimismo la urgencia de construir en Santiago de Chile una Legación de primera clase".

Parece ser, pues, que el seguimiento u observación de la situación entre Chile y Bolivia fue más eficaz en esa época, pues permitió definir peligros para el Perú en virtud del Tratado de 1873, del cual en su momento, se evaluó serviría de elemento disuasivo para Chile, lo

que en realidad jamás fue. A pesar de la partitura de música celestial que ofrecía el pacto, los ministros admitieron que se necesitaban armas como instrumentos para hacerla sonar en caso que fuera necesario. La opción de adquirir elementos militares volvió a quedar trunca al fallar nuevamente la prueba de posibilidad, esto es, disponer de recursos financieros y, por lo tanto, la de seguir aceptando los riesgos que ello significaba para cumplir con el objeto de la Alianza. Quedaba solo hacer más eficientes los medios disponibles, pero tampoco fue así a juzgar por el Presupuesto del bienio 1877/1878, que tendría su demostración práctica cuando la sublevación del *Huáscar* en mayo de ese mismo año.

Lo consignado en el Tomo X por el doctor Héctor López Martínez, revela el estado patético de los buques que conformaron la División de Operaciones. Para hacer más eficiente nuestras relaciones diplomáticas con Chile, el canciller propuso pero no logró, se nombrase un Ministro Plenipotenciario. Así, pues, no permanecer indiferente significaba una asignación de recursos económicos que no había de donde obtenerlos, a pesar que fuera el propio ministro de Hacienda quien opinase por la compra de armamentos, pero sin plantear opciones para conseguir recursos. Significaba, también, un seguimiento diplomático eficaz y oportuno, y por último un acercamiento permanente con el Aliado, en los campos político, económico, social y militar. También se empezaba a mostrar interés en el factor sicológico que planteaba Chile.

3.3. SESIÓN DEL 2 DE ABRIL DE 1877

> "El Canciller dio lectura a nuevas comunicaciones oficiales sobre la situación en esos dos países vecinos y el estado violento a que habían llegado y del incremento que han tomado los rumores de una segregación del litoral boliviano para anexarlo a Chile. Con este motivo se volvió a tratar, preferentemente, de la necesidad de aumentar las fuerzas navales con buques poderosos modernos, así como la reposición de las calderas de la fragata *Independencia*, de los tubos de los monitores *Atahualpa* y *Manco Cápac*, así como del transporte *Chalaco* (en ese entonces inservible). El Presidente de la República manifestó: "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 han pedido a Inglaterra las calderas y tubos necesarios para poner en estado de buen servicio de guerra los buques de que se ha hablado". S.E. el Jefe de Estado, manifestó también: "en caso de que los nuevos datos que se reciban de Chile y Bolivia sean del mismo alarmante carácter que los trans-

mitidos, se ordenará la compra de los buques necesarios cualquiera que sea el sacrificio que esto demande".

Ante la gravedad de la situación internacional, que tendría repercusión en el Perú, dos años antes de 1879, nuevamente se expresaron los buenos deseos de adquirir buques poderosos y modernos cualquiera que fuese el sacrificio por hacer, pero tampoco se hizo seguimiento alguno durante 1878 en que surgieron datos alarmantes. Otra vez se impuso la realidad: no se adquirió buque alguno. Dos años despúes, en el Consejo de Ministros del 28 de febrero se adoptaría la misma decisión. En cuanto a las calderas para la *Independencia*, Prado omitió decir que en el Presupuesto de 1875/1876 se consignó una partida de 65,000 soles para compra de calderas y de 20,000 para su instalación y obras conexas, con el agregado de que M.I. Prado era el Presidente de la Cámara de Diputados que aprobó ese Presupuesto. El cambio no se hizo por falta de fondos en el erario[47].

Recién quince meses después, en el segundo semestre de 1878, pudo iniciarse dicho cambio, que concluiría apenas unos días antes del inicio de la Campaña Naval en 1879.

El problema del monitor *Manco Cápac* era mucho más serio que el relativamente simple cambio de los tubos de caldera. Cabe recordar que al término de los ejercicios de la Escuadra de Evoluciones en 1874, sufrió un grave incendio. Su reacondicionamiento solo tuvo fin en el primer trimestre de 1879. Al *Chalaco* se le había cambiado calderas en 1873.

Había, pues, un reconocimiento constante de la importancia que revestía contar con un poder naval adecuado para disuadir primero, y hacer frente también, al poder naval chileno, visto que el Tratado de 1873 nos colocaba de facto como actor en cualquier conflicto bélico entre Chile y Bolivia, y que el control de mar era crítico para el objetivo de la Alianza.

La expresión "no permanecer indiferente", que implicaba reforzar la fuerza pública, ejército y armada, no pudo satisfacerse desde que se pronunciara por primera vez en el Gobierno de Balta en 1871, al recibirse los primeros indicios, para lo cual se requería de dinero y mantener un seguimiento diplomático de las relaciones Chile-Bolivia.

Ese "no permanecer indiferente", en el aspecto naval implicaba mantener la superioridad y, solo con carácter retrospectivo en la fecha, fue un 14 de febrero de 1872 cuando se promulgó la resolución suprema para "construir en Inglaterra el número de vapores blinda-

dos de primera clase que se determinarán en instrucciones especiales y dos cañoneras...destinándose para dicho objeto la suma de tres millones de soles que el Ministro de Hacienda pondrá a disposición del de Guerra y Marina"[48].

Ello dio origen primero a la comisión Ferreyros, luego a la sesión secreta del Senado de 24 de agosto de 1872, cuya inquietud se materializó en la respuesta del Ejecutivo, que según Acta del Consejo de Ministros de 27 de agosto de 1872 "quedó acordado que el informe (al Senado) expresase la necesidad de aumentar nuestra marina con buques de más fuerza que los que hace construir Chile; que siendo el costo de tres millones de pesos, debería abrirse un crédito de cuatro millones de soles para nuestro armamento y que para cuando esto tuviese lugar el Gobierno aceptaría las propuestas más favorables que se hicieran para proporcionar los fondos"[49]. Efectivamente, en el Presupuesto de 1873/1874 se consignó una partida de cuatro millones. Sea como fuere, entre 1871 y 1879, por la crisis hacendaria, o la falta de iniciativas para conseguir los recursos financieros, se frustró la adquisición de los blindados ocho largos años, quedando solo como un buen deseo de tremenda repercusión para la integridad territorial. Lección: que las decisiones para ser válidas y sólidas deben satisfacer el logro del objetivo, contar con los recursos humanos, económicos, materiales, técnicos, etc., para llevarlas a cabo, y medir el costo de las consecuencias por su adopción, esto es, el riesgo calculado.

Pardo, sin embargo, adoptó dos cursos de acción ante la amenaza de expansión chilena. Uno, el Tratado de 1873. Su objetivo se adaptaba al interés nacional peruano y de la Alianza, pero no era posible por falta de recursos económicos de ambos aliados, y aceptó los riesgos que significaba la Alianza con Bolivia, pero después de eso nadie concibió como superarlos. El segundo curso de acción, fue buscar hacer más eficientes los medios navales en el mar y en tierra. El inventario de las acciones tomadas por Pardo, puede leerse detalladamente en los volúmenes 2 y 3 del Tomo IX.

Pero sobre la existencia del Tratado de 1873 también se trató en el Consejo de Ministros del 2 de abril de 1878, al debatirse sobre la conveniencia de construir un camino carretero entre el litoral y la República de Bolivia vía Tacna, y todos los beneficios que ello reportaría al comercio del sur y las facilidades consiguientes tanto para el Perú como "de nuestra hermana y aliada República de Bolivia", proyecto cuya ejecución mereció aprobación unánime[50].

4. ALERTA PARA LAS FUERZAS NAVALES EN EL PRIMER TRIMESTRE DE 1879

Como se ha visto, luego de reconocida la situación por parte del Gobierno, el 4 de enero el Comandante General de Marina, contralmirante Antonio de la Haza emitió instrucciones con el carácter de "reservado", a los comandantes de los buques para "que en el menor tiempo posible, formulasen los pedidos por las municiones que necesitara la artillería y el armamento menor de cada uno de ellos".

Los comandos, sin embargo, no elevaron sus pedidos simultáneamente, sino en fechas diversas y, recién el 30 de enero fue que el Mayor de Órdenes, capitán de navío Enrique Carreño, estuvo en condiciones de informar y elevarlos.

Entre las instrucciones de la Comandancia General, estaba aquella de completar una dotación de cien tiros por pieza, habida cuenta de las existencias en cada buque. Los pedidos, pues, por munición y pólvora de los buques, eran para completar los cien tiros por pieza.

Solo los monitores *Manco Cápac* y *Atahualpa*, pidieron el cambio total de la pólvora que tenían en sus santabárbaras, por estar muy humedecidas y deterioradas. Además, la santabárbara del segundo no tenía capacidad para los 200 cartuchos (saquetes) que se requerían, esto es, cien por cada cañón de a 500 libras.

El *Chalaco* necesitaba solo armamento menor para sustituir al que tenía. Lo mismo pedía el *Talismán*, señalando además, la cantidad de proyectiles que necesitaba para su artillería de menor calibre.

La *Independencia*, *Unión* y *Manco Cápac*, pedían franela y otros útiles para confeccionar a bordo los cartuchos (saquetes). El *Atahualpa*, sin embargo, consideraba mejor que fueran confeccionados en el Parque General de Artillería del Ejército, para así recibir a bordo la pólvora bien acondicionada y sin necesidad de extraerla de sus envases.

El *Limeña*, hasta esta fecha, no había elevado su pedido, en razón de estársele cambiando su artillería por otra de mayor calibre.

Carreño menciona, también, que en el Arsenal había una considerable existencia de proyectiles apropiados para todos los buques de la Escuadra, que se podían entregar con orden superior.

Aunque Carreño, en su informe, no menciona al *Huáscar*, su comandante, el capitán de fragata Gregorio Pérez, había pedido con fecha 7 de enero, 10,150 libras de pólvora de guerra, para cien tiros de cada uno de los cinco cañones (dos de 300, 2 de 40 y uno de 12 libras); 1,400 tiros de rifle sistema Henry a razón de 50 tiros por rifle,

300 estopines para cañones de a 300 libras, 300 para los de 40 y 12 libras[51].

El 1° de febrero, el Comandante General de la Haza, ofició al Ministro de Guerra y Marina, general Domingo del Solar, en los términos siguientes:

"En cumplimiento de las órdenes reservadas que tengo de US y en conformidad con lo expuesto en mi oficio de ayer signado con el No.119, tengo el honor de elevar al despacho de US tres pedidos del *Huáscar*, *Atahualpa* y *Chalaco*, que han formulado sus comandantes, por los artículos de guerra que necesitan a bordo de sus respectivos buques, los cuales se pueden proporcionar del Parque General de Artillería".

La decisión del Ministro, el 4 de febrero, especificaba:

"que las circunstancias que motivaron el embarque del material de guerra consignado en los pedidos han cesado en parte, por cuyo motivo no se libran dichos pedidos; pero que sin embargo todo se encuentra listo en el Parque General de Artillería para ser embarcados en primera oportunidad".

Una nueva decisión del 13 de febrero, indicaba que los pedidos sí fueron librados contra dicho Parque, como se ha descrito[52].

Por otra parte, el 26 de febrero, el Comandante General dio cuenta al Director de Marina, capitán de navío Gregorio Casanova, que con fecha 16 de este mes, había dispuesto las medidas de seguridad que requerían las actuales circunstancias, para que los buques observasen un estricto servicio de campaña, anticipándose así a la orden del ministro del Solar, trasmitida por el Director de Marina el 25, pero que fuera transcrita con el carácter de "reservado" no solo a los comandantes de los buques surtos en el Callao, sino también a los que se encontraban fuera del Departamento Marítimo. Se asimilaba así, la lección de la guerra de Chile contra la Confederación peruano-boliviana. Las medidas precautorias iniciales fueron, en síntesis, las siguientes:

"- Que a partir de la noche del 16 de febrero, se inicie un servicio de rondas nocturnas a ser cumplidas por un Jefe de Ronda, designado por la Mayoría de órdenes, entre los Segundos Comandantes, comenzando por el menos antiguo;

- Que el Jefe de Ronda saliente, se presente a las 9h a.m. del día siguiente, al despacho de la Comandancia General, para dar cuenta personal de las ocurrencias habidas o no, pero sin dejar de hacerlo a cualquier hora de la noche, si sucedía algo notable;

- Que el Jefe de Día, tendría un cuidado especial con el horizonte desde San Lorenzo, y reconocería cualquier embarcación que se dirigiese al fondeadero.

- Que la ronda nocturna empezaría a las 8h p.m., pero a las 7h 30m p.m. el Jefe designado debía presentarse para recibir órdenes;
- Que el Jefe de Ronda visitaría frecuentemente los buques de la Escuadra, terminando su servicio al tiro de diana".

Además, el Comandante General amplió las medidas preventivas como sigue:

"- Que los monitores mantuvieran, desde las 7h p.m. hasta el tiro de diana, 4 libras de presión de vapor en la máquina para hacer girar la torre, tanto por precaución como para que estuvieran listas en todo tiempo;
- Que se embarcaran las guarniciones;
- Que a la puesta del Sol, debían estar a bordo todos los jefes, oficiales, etc.;
- Que el servicio de campaña quedaba establecido;
- Que el Jefe de Día sería un oficial de marina, bajo el control del Mayor de Órdenes, del Comandante General, o del jefe que éste tuviese a bien disponer hiciera ese servicio cuando fuese conveniente;
- Que la artillería estuviese lista para su carga, cuando así lo exigiesen las circunstancias".

De la Haza informaba estar listo para brindar a la autoridad política todos los auxilios que le solicitase, como siempre lo había hecho, "y si este auxilio tuviera relación con la defensa de la plaza, estoy seguro que el Gobierno se convencerá de que esta Comandancia General habrá cumplido con su deber".

Como se recordará, el Consejo de Ministros, en su sesión del 13 de febrero, había acordado se organizara y alistara la Escuadra. En este sentido, de la Haza manifestaba que el alistamiento se estaba haciendo activamente, a pesar de la escasez de elementos.

Así, el *Huáscar* había salido de dique y tenía sus fondos limpios y pintados, y sus válvulas de fondo cambiadas. El *Manco Cápac*, había salido de dique el 26 de febrero, y tenía sus fondos limpios y pintados, pero aún estaban por terminarse los trabajos que ejecutaba la Factoría Naval. A continuación entraría al dique el *Atahualpa*, para limpieza y pintado de fondos, y refuerzo de algunos baos. Luego, lo haría la *Independencia*, cuyas máquinas y calderas se probarían en pocas semanas. Los trabajos de la Factoría se activarían según órdenes que debía expedir el Ministro de Guerra y Marina.

Por último, el Comandante General pedía que el Director de Marina, informase al Ministro de todas las disposiciones adoptadas, y que en caso de que estimase otras medidas de campaña, tuviera la seguridad de que serían fielmente cumplidas. El 27 de febrero, el ministro del Solar, aprobaba todos los procedimientos manifestados por el Comandante General[53].



Contralmirante Antonio A. de la Haza
Comandante General de Marina durante el año 1879 y además Comandante de Armas de la Provincia Litoral del Callao, a partir del 16 de julio de 1879. Desempeñó ambos cargos con criterio y eficiencia hasta la revolución de Piérola en diciembre de 1879, siendo reemplazado por el capitán de navío José María García. (Reproducida del Archivo fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

Así, pues, a las 72 horas del mensaje de año nuevo que recibiese el Gobierno, la Armada inició una serie de medidas precautorias, que se fueron ampliando en el trimestre con otras de carácter logístico, de reparaciones y de personal, en concordancia con la disponibilidad de recursos.

Tanto por el acuerdo del Consejo de Ministros del 13 de febrero, como por el informe de la Comandancia General que se acaba de glosar, de fecha 26 de febrero, resaltando la activación de los trabajos y la participación de la Factoría Naval de Bellavista, es recién el 22 de marzo que el Superintendente, capitán de navío Federico Lara, ofició a la Dirección de Marina dando cuenta de un requerimiento que recibiera en esta misma fecha de la Comandancia General, manifestando que:

> "Habiendo dispuesto S.E. el Presidente de la República que se activase tanto a bordo como en esa Factoría todos los trabajos de máquinas como de artillería de los buques de la Armada trabajando día y noche. Esta Comandancia cumpliendo con las órdenes que tiene al respecto, lo hace presente a US a fin de que dicte las órdenes del caso para que en ese Establecimiento los operarios trabajen también de noche activando todo lo que corresponde a las máquinas y artillería de los buques".

La Factoría, como se sabe, dependía del Ministro de Guerra y Marina, ahora por intermedio del Director de Marina, y como no había recibido, al parecer orden directa, esa comunicación de la Comandancia al Superintendente la consultó con la Dirección, para que el Ministro autorizase el trabajo de los operarios de noche y los días feriados.

El 24 de marzo, en efecto, el ministro del Solar ordenó al Superintendente que la Factoría trabajase en turnos nocturnos y en los días feriados, conforme a las prescripciones del reglamento[54].

Esa disposición del Presidente de la República, fue transcrita a la Mayoría de órdenes, a fin que de inmediato impartiera las órdenes del caso para que en los buques también se trabajase día y noche en todo lo relacionado con máquinas y calderas, y en los de carpintería que se estaban efectuando en la proa de la *Independencia*, para colocar un cañón de grueso calibre[55].

Pero es justo mencionar que desde antes del 21 de marzo, en la Factoría y en los buques se había venido trabajando activamente en las reparaciones y alistamiento, y la disposición del ministro venía solo a oficializar una situación que Lara, venía atendiendo con solícito esmero, así como la Mayoría y los comandos de los buques.

Otra situación que tenía que ver con la organización para la guerra, en este caso como medida defensiva, fue el pedido que el 16 de enero planteara el Comandante General de Marina al Ministro de

Guerra y Marina, relativa a la definición por el Gobierno, sobre el mando de armas de la provincia del Callao, pues teniendo en consideración que él era contralmirante y Comandante General de Marina, era de aplicación lo dispuesto en la resolución suprema del 19 de enero de 1848, cuyo tenor era como sigue:

"Habiéndose suscitado en diferentes épocas algunos motivos de duda respecto a la autoridad en que reside el mando de armas de la provincia litoral del Callao, a la cual deben estar sometidas todas las clases militares y demás individuos que gozan fuero de guerra en el territorio de su comprehensión, debo prevenir a US que siendo incompatible según la ley fundamental, el que pueda reunirse en una sola persona el mando político y militar de los departamentos y provincias, sería invertir este orden, si se permitiere al Gobernador litoral ingerencia alguna en asuntos militares. Ejerciendo US la Comandancia General de la Armada y siendo por consiguiente el Jefe más caracterizado del Departamento, nada contribuirá tanto al buen arreglo del servicio, y a la economía en los gastos, como concentrar en la misma autoridad de la Comandancia de Armas departamental, lo que por otra parte excusaría el nombramiento de distinto Jefe con este limitado objeto.

Bajo estos conceptos ha determinado S.E. en resolución de la fecha: Que la plaza del Callao con su guarnición y dependencias militares y todas las fuerzas acantonadas en la provincia, queden sometidas desde luego a la autoridad de US debiendo dirigirse por su conducto en todo asunto relativo al servicio.

Los auxilios que necesite la Gobernación Litoral para atender objetos de policía, custodia de la Aduana, guarnición del presidio y demás exigencias relativas a la seguridad pública, se facilitarán por US poniéndose de acuerdo ambas autoridades a fin de convenir en el número y clases de tropa que sean indispensables para llenar cada una de esas necesidades.

En todo lo demás se sujetará US a lo que prevenien las ordenanzas del Ejército, y a las resoluciones dictadas por el Gobierno sobre este particular.

A la Inspección General del Ejército y a la Gobernación de esta Provincia se transcribe lo determinado por el Gobierno a fin de que tenga puntual cumplimiento. Dios guarde a US.- *JOSÉ MARÍA RAYGADA*"[56].

En 1848, esta resolucíon venía a ser un ejemplo de unidad de mando, y de economía de recursos para el logro de un objetivo, lección contundente de la importancia de un comando conjunto con un objetivo común. Aprobada dicha sugerencia, se dio a conocer en la Orden General de la Armada del 16 de julio de 1879, como sigue:

"El Sr. Gral Ministro del Ramo con fecha de ayer (15) dice lo siguiente:
Comandancia General:
Ofreciendo la existencia de dos autoridades militares en una misma

localidad inconvenientes que se oponen al bien y rapidez del servicio en tiempo de guerra, ha resuelto al Supremo Gobierno que el General o Jefe de más graduación ejerza en esa plaza y su provincia el mando de las armas que debe estar concentrado en una sola persona responsable, evitándose así igualmente los embarazos y el roce que ofrecen las disposiciones relativas a la Marina, a las baterías y a las tropas del Ejército.

En esta virtud a US por la alta graduación que inviste corresponde por entero ese mando militar, solo por la época y circunstancias de la guerra, pues la Constitución prohibe en tiempo de paz la existencia de Comandantes Generales y Militares.

Sin perjuicio de esta disposición indispensable y económica, no corresponde a US ejercer autoridad alguna sobre las tropas de Gendarmes, Guardia Civil o Urbana y Guardia Nacional en lo tocante a su organización. Pero como la Guardia Nacional existe en parte destinada a servicio y objetos de las baterías que solo en esta parte podrá depender de la Comandancia General, la que se halla acuartelada prestando activos servicios o destinada a la instrucción en ejercicios de artillería montada en las distintas baterías de la plaza; no así la Guardia Nacional de Infantería y Caballería que no hallándose acuartelada hace solo sus ejercicios doctrinales según está mandado.

La Comandancia General estará obligada a proporcionar a la autoridad superior política, la fuerza que necesite ordinaria o extraordinariamente para la custodia de la Cárcel, Aduana y cualesquiera otras atenciones locales. De orden suprema lo traslado a US para su inteligencia y cumplimiento".

Así, pues, el contralmirante Antonio de la Haza, Comandante General de Marina asumió, en adición de sus funciones, la Comandancia de Armas de la provincia del Callao a partir de la fecha citada, como se verá más adelante.

El mensaje de año nuevo obligaba, pues a pensar en la guerra. La Armada debía, ahora, rendir el exámen público nacional.

Como se habrá podido apreciar en los tomos anteriores, en particular el organigrama presentado en el Volumen 3 del Tomo IX, la Marina no tenía órgano alguno para la formulación y ejercicio de la estrategia naval, ni para establecer la relación entre estrategia, táctica y logística. Con toda seguridad la conocían y la vivían, sobre todo esto último, pero nada había escrito. Orgánicamente en la Armada no existía Estado Mayor. La realidad, sin embargo, considerando que el Perú se hallaba en estado de guerra con la República de Chile, llevaría el 4 de abril, a promulgar un decreto supremo declarando en campaña el Ejército y Armada Nacionales[57].

Pensar en la estrategia, táctica, logística, inteligencia, comunicaciones, la organización de comando y control de las fuerzas navales, se volvía un imperativo insoslayable.

Según el programa académico de la Escuela Naval, a los alumnos se les enseñaba táctica naval, esto es, los diversos métodos para combatir contra otros buques, o entre formaciones navales, a partir del contacto, que en aquella época era solo visual. Obviamente, la táctica estaba, y está, íntimamente relacionada al objetivo estratégico que se desea lograr mediante el empleo de los medios navales, cuya magnitud, composición y tipo, deben responder a una concepción estratégica marítima, como parte integrante de la estrategia nacional, con sus objetivos para mantener la integridad territorial, la independencia y soberanía; la protección del comercio marítimo internacional y de cabotaje, y cumplir con los compromisos internacionales, como en la guerra contra España en 1866, con la Cuádruple Alianza defensiva y ofensiva, y en 1879 los de la Alianza defensiva Perú-Bolivia de 1873.

Así, pues, en la Escuela Naval solo se enseñaba táctica, y la única vez que se experimentaron dichas teorías fue en 1874 con la Escuadra de Evoluciones, durante cuya vigencia los jefes y oficiales de los buques, tuvieron en la década de 1870, la única oportunidad de aplicarla en la práctica y, muy importante, conocerse entre ellos, siendo que en 1879 serían casi los mismos, y apreciar las capacidades y limitaciones de los buques en la mar. No existía Escuela de Guerra Naval y, por lo tanto, el oficial no tenía donde mejorar su preparación profesional para la guerra; ni Estado Mayor General de Marina donde debatir planes.

Tampoco habían ocurrido guerras navales entre las flotas a vapor de las potencias mundiales, por lo que no había lecciones que estudiar ni doctrinas que asimilar. Para las flotas a vela se habían necesitado casi 400 años. Para las mixtas de vapor y vela, en plena evolución tecnológica, desde hacía apenas dos décadas, la situación era más incierta. En el empleo del espolón, la estadística disponible muestra que entre 1862 y 1878, ocurrieron ocho hundimientos, de los cuales dos fueron en combate con buques prácticamente parados, esto es, el 25%. Los otros seis fueron entre buques de las mismas marinas por maniobras mal ejecutadas[58]. El único lanzamiento de torpedo automóvil en acción, había ocurrido en mayo de 1877 durante el combate entre el *Shah* y el *Huáscar*. Estaba en plena efervescencia la disputa entre el cañón y la coraza.

Aspecto fundamental de la organización para la seguridad nacional era, y es, evidentemente, la colección de información y su evaluación, esto es inteligencia, y su explotación por aquellos órganos que

la requieran, para tomar decisiones válidas y sólidas en el logro del objetivo.

Definitivamente, la Alianza tampoco tuvo un órgano de inteligencia, ni de planificación. Antes de 1879, lós mandos de las fuerzas públicas de la Alianza y los Ministros de Relaciones Exteriores, jamás se reunieron.

Si bien es cierto que no es un consuelo o justificación, si se quiere, el que en algunas marinas de ese entonces, no contaran con Estados Mayores, ello no es excusa para que no se hicieran intentos de implantar un órgano de planeamiento en la Marina y en el Ministerio de Guerra y Marina, máxime si la historia y geografía de la época, concedían una gran importancia a las operaciones conjuntas y, en esta ocasión, a las operaciones combinadas con la Alianza.

Así, por ejemplo, antes de 1880, en la Marina de los Estados Unidos no existía, aparte de la Secretaría (Ministerio) de Marina, ningún organismo que centralizara y coordinara el planeamiento. Su creación iba a paso lento. Los jefes de las Direcciones técnicas subordinadas al Ministro, discutían entre sí, en lugar de cooperar, pues tenían más interés en la especialidad que en una dirección centralizada, en tiempo de guerra. Lo que lograron formar durante la guerra civil, desapareció a su término[59].

Tampoco era un secreto o rareza, en aquella época, la existencia de un Estado Mayor General. Su bondad había sido demostrada pocos años ha, por el Estado Mayor General de Prusia, cuyo planeamiento estratégico había traído la derrota de Francia en 1870. Esta fue un guerra terrestre, de la cual no hubo lecciones navales. En el Perú, el Ejército tenía un Estado Mayor General, cuyo funcionamiento no se tratará en este Tomo.

Es notable observar cómo, en 1886, luego de la experiencia vivida, la nueva ley orgánica de la Marina, denominada *Código de la Marina Militar*, después de casi 18 años de debate, reformas, revisiones y sobre todo experiencia, repetía el mismo esquema en líneas generales, y no incluía organismo alguno de planeamiento y asesoramiento estratégico, ni de perfeccionamiento profesional de los oficiales. Ello recién vendría en la segunda década de este siglo, junto con la Escuela de Guerra Naval.

En otros párrafos se irán señalando la actividades de inteligencia, logística y comunicaciones, así como de personal.

5. ACTIVIDADES Y ALISTAMIENTO DEL PODER NAVAL DURANTE EL PRIMER TRIMESTRE 1879

5.1. BATERÍAS PARA LA DEFENSA DE LOS PUERTOS

Al iniciarse el año 1879, el puerto del Callao era el único que contaba con baterías de artillería para su defensa. No las había en Arica ni Iquique.

Las del Callao tenían, prácticamente, la misma ubicación que aquellas de tan destacada actuación en el combate naval del 2 de mayo de 1866. Pero en su número y piezas de artillería, habían experimentado variación. Luego de trece años sin uso, las piezas, parapetos, muros, etc., no estaban en las mismas condiciones. El ambiente húmedo por la cercanía al mar, había tenido efecto perjudicial. Según Paz Soldán, "las fortalezas del Callao, levantadas a la ligera en 1866, quedaron en completo abandono desde el 2 de mayo de aquel año; y algunas estaban casi del todo arruinadas por las bravezas del mar"[60].

En 1872, el Mayor de Órdenes del Departamento informaba "que los cañones de gran calibre de a 500 y 1,000 de las baterías terrestres depositados en el Arsenal, se deterioran por encontrarse a la intemperie". En otro informe, expresó que la artillería de grueso calibre se depositó en el Arsenal en 1866, y que en 1872, también se pretendió guardase 2,050 bombas de a 1,000 y 500 libras y correderas de cañones, sin que el Arsenal tuviera condiciones para hacerlo[61].

Con motivo de la guerra con España se adquirió un buen número de piezas de grueso calibre, incluida su pólvora y munición, que llegaron al Callao posteriormente. Unas fueron instaladas, otras no. Entre los cañones recibidos los hubo Rodman, Vavasseur, Dahlgren, Parrot, con una miscelánea de calibres que iban desde 250 a 1,000 libras.

De once baterías existentes en 1866 con cañones de a 32, 68, 300 y 450 libras, quedaban seis a comienzos de 1879, incluido un nuevo o convertido torreón Manco Cápac, con cañones Vavasseur de a 300 libras. Cuando se trate de la decisión inicial de instalar en la fragata *Independencia* un cañón Armstrong, terrestre, de a 300 libras, a sacársele de la torre de Junín o de La Merced, se verá que la decisión final fue instalar un Vavasseur terrestre de a 250 libras. Así, sí bien las baterías no estaban arruinadas, sí estuvieron descuidadas.

Obviamente, la situación general por causa de las relaciones chileno-bolivianas a inicios de 1879, tuvo su repercusión en la defensa del puerto más importante del país. Sobre sus defensas muy poco es

lo que se ha dicho por parte de otros autores, por lo que en este volumen se buscará definir mejor todo lo relacionado con ellas.

Según *El Comercio*, la compañía de artillería de la Escuela de Clases del Ejército, había estado en las baterías para adiestrarse en el manejo de los cañones de grueso calibre[62].

A fines de febrero, el Prefecto del Callao, que también era el Comandante de Armas, informó que luego de realizadas ciertas reparaciones, las baterías se hallaban en estado satisfactorio, recomendando algunas modificaciones para aprovechar, en parte, la gran cantidad de piezas de grueso calibre en depósito, indicando la conveniencia de montar algunas de las piezas de a 1,000 libras. Meses después de la Haza asumiría la organización de las baterías del Callao en su totalidad.

Entre las sugerencias del Prefecto, estaba aquella de alejarlas algo del filo del mar. *El Comercio* comentaba que era práctica y necesaria, reparar la parte húmeda del lado del mar, para completar así el alistamiento de las baterías[63]. Días después, se anunció la próxima iniciación de ejercicios de tiro con los cañones de grueso calibre y la modificación del sistema de comunicación telegráfica entre las baterías[64]. La preocupación por la defensa del primer puerto del país, lleva al Prefecto y a una comisión de artillería a visitar, el 11 de marzo, las baterías del norte, así como a realizar ejercicios con los cañones de a 500 del fuerte Ayacucho.

El jefe de las baterías, comandante Saavedra, sugirió la necesidad de rebajar el muro o parapeto (barbeta) en medio metro, de manera de permitir una depresión de los cañones de hasta 5°. El 12 y 13 de marzo, se realizan ejercicios con los cañones del torreón Independencia, demostrando precisión y rapidez. Como se aprecia hay discrepancia con lo que especificara Paz Soldán[65].

En la noche del 13 de marzo, el ministro del Solar inspeccionó las baterías y cuarteles, para apreciar *in situ* las instalaciones y servicios[66]. El 18 de marzo, el corresponsal de *El Comercio* en el Callao, luego de visitar el torreón Manco Cápac, comentaba que la batería estaba en buen orden, más no así el cuartel. En las proximidades del torreón, hacia el lado del mar, había dos cañones Armstrong, en estado de abandono, con sus cureñas y correderas corroídas por el óxido. Esta noticia indujo al ministro del Solar a visitar las inmediaciones del citado torreón el 19, para constatar el comentario referido, ignorándose si también inspeccionó las piezas abandonadas en el Castillo del Sol[67].

El 24 de marzo, el Ministro de Hacienda y Comercio, de Izcue, contestando un oficio del 21, comunicó al Ministro de Guerra y Marina haber dado ya las órdenes necesarias al Superintendente de la Aduana del Callao, para que proporcionase los peones, herramientas y materiales que necesitase el Ingeniero Teodoro Elmore, para los trabajos que debía ejecutar para la defensa del Callao[68].

Si bien es cierto que unos cuantos tiros, quizás solo a pólvora unos y a bala otros, fuesen motivo para indicar cierta satisfacción por el estado de las baterías, la realidad no era tal en el primer trimestre de 1879, como se verá en capítulos posteriores.

El Comercio transcribió de *El Ariqueño*, periódico de Arica, la noticia de que el subprefecto de la Provincia acompañado del coronel Marcelino Varela, se habían ocupado en esos días, de inspeccionar los lugares donde estuvieran colocadas las antiguas baterías. Se dijo que se iba a dar el sitio a la fortificación del Morro, las islas y San José, colocando tres cañones en el primero de estos puntos y dos en cada uno de los demás, todos de grueso calibre. En otra nota, *El Comercio* decía que corría el rumor de que se pensaba fortificar Iquique, tanto para seguridad de los intereses que por alli transitaban, cuanto para tener asegurado el paso para el exterior[69].

A este fin, el Ministro de Guerra y Marina del Solar, en oficio del 12 de marzo comunicaba al de Hacienda, para los efectos de haberes, la relación de los once oficiales del ejército, incluidos dos de la Guardia Nacional, designados a servir en la batería que se había ordenado establecer en Iquique[70].

5.2. FUERZAS NAVALES

En el capítulo IV del Volumen 2 del Tomo IX se adelantó, en buena medida, una descripción del estado material y acciones para superar las deficiencias durante el primer trimestre, por lo que ahora solo se resumirán algunos aspectos importantes, completando otros con información que no hubiera estado disponible en aquella oportunidad. Habida cuenta que en el trimestre se verificó el ingreso a dique de todos los buques de la escuadra, es que resulta interesante reseñar una disposición expedida en 1878.

En efecto, en el primer trimestre de 1878, una junta de jefes de marina nombrada por la superioridad naval, elevó su informe sobre la cantidad de pintura Peacock y plomo colorado que debía aplicarse a la superficie de la obra viva de los buques al efectuar su carena en dique. La junta decía, que empíricamente estaba determinado que un

kilogramo de pintura preparada podía cubrir 7.37 metros en la primera mano y 11.05 en cada mano adicional. En base a esto y otras consideraciones, el Ministro de Guerra y Marina, contralmirante Antonio de la Haza, promulgó la respectiva resolución que reglamentaba el procedimiento para adquirir la pintura, las brochas y rasquetas, estableciendo un cuadro con las cantidades de pintura, que serían verificadas por la Mayoría de Órdenes, a medida que los buques ingresaran a dique, informando del resultado de la comprobación[71]. El cuadro de asignación era el siguiente.

BUQUES	Extensión superficial m^2	Peacock		1ra. mano				2da. mano			
		1ª mano kgs	2ª mano kgs	Azarcón kgs	Pblanc kgs	Aceite Lts	Aguarraz Lts	Azarcón kgs	Pblanc kgs	Aceite Lts	Aguarraz Lts
Independencia	1,242	183	122	103	25	38	19	74	19	21	11
Huáscar	933	127	85	72	18	27	13	51	13	15	8
Atahualpa	1,295	176	118	99	25	37	19	71	18	21	11
Manco Cápac	1,295	176	118	99	25	37	19	71	18	21	11
Limeña	1,465	199	123	110	28	42	21	81	21	24	12
Chalaco	1,232	168	113	95	24	35	18	68	17	20	10
Talismán	509	69	46	39	10	15	7	28	7	8	4
Luisa	293	40	36	20	6	8	8	16	4	5	3
Lancha *Urcos*	181	24	17	14	3	5	3	10	2	2	2

5.2.1. Fragata blindada Independencia

La extracción e instalación de las nuevas calderas, iniciada a comienzos de 1878, fue un trabajo de gran envergadura, mucho más complicado y laborioso que aquel similar efectuado en el *Huáscar* y en el *Chalaco*, en razón de su tipo y porte. Además, se aprovechó la oportunidad para recorrer la máquina principal y auxiliares, las carboneras, los dobles fondos, el sistema de tuberías, las cubiertas, la chimenea. Igualmente, se efectuaron trabajos en la batería central, cuya artillería de a 70 se consideraba inútil si no se le cambiaba los montajes e instalaba compresores según sistema perfeccionado.

El 17 de enero, el comandante de la fragata, capitán de navío Juan Guillermo More presentó a la Mayoría de Órdenes, un extenso y detallado informe sobre el estado en que se encontraban las reparaciones de la planta de ingeniería, artillería y maniobra. Concluía expresando que la tripulación estaba en cuadro y que era "muy difícil conseguir marineros por la demora excesiva en los pagos y creo indispensable, decía More, recurrir al sistema de avances para poder completar la dotación".

El Comandante General de Marina, al elevar al Ministro de Guerra y Marina el informe More, manifestaba que él personalmente, inspeccionaba todas las semanas los trabajos que se ejecutaban en la fragata, aunque el parte respectivo lo enviaba al ministerio cada seis días.

En esta oportunidad, sin embargo, había ordenado al comandante More que preparase el informe, para conocimiento del Presidente de la República y del Ministro de Guerra y Marina, como confirmación de lo que les había manifestado personalmente cuando visitaron el Departamento. Faltaba además, que la Factoría Naval terminase los trabajos de las calderas y compresores para las cureñas de los cañones.

En cuanto a la tripulación, ya de la Haza, en oficio anterior, había manifestado "que podría conseguirse cuando sea necesario, con solo avanzar dos sueldos a cada individuo, descontables por terceras partes y para la garantía de esa suma podrá darla el posadero que lo embarque con otras prevenciones que se harán sobre el particular". Ambos, de la Haza y More, coincidían en que para facilitar la contratación de marineros, habría que adelantar sueldos. De otra manera sería muy difícil conseguirlos[72].

El 5 de febrero el ministro del Solar, aprobó los pedidos formulados por el comandante More, por materiales y jornales para la reparación de la cubierta de la sección de proa, por insistencia del Comandante General[73].

El 8 de febrero, a pedido expreso del Comandante General, el Ministro de Guerra y Marina autorizó el traslado del condestable William Wallace, contratado el 15 de noviembre de 1878 para el *Manco Cápac*, en vista de carecer la fragata de uno[74].

El 14 de febrero, el Superintendente de la Factoría Naval, capitán de navío Federico Lara informó al Comandante General de Marina sobre los trabajos pendientes en las válvulas de las calderas, cureñas de la artillería, y en tuberías. Según Lara, era muy probable que la fragata quedase lista para pruebas a fines de febrero, de lo cual había sido oportunamente informado el Ministro[75].

El 27 de febrero, el Comandante General informó al Director de Marina, acerca del deseo del Presidente Prado, de cambiar las colisas de 150 de la fragata por cañones terrestres de a 300 libras, sistema Armstrong, dando así inicio a un extenso e interesante expediente, que contiene todo este proceso, del cual se nota que desde un principio se descartó cambiar la colisa de popa.

El comandante More no estuvo ajeno a él, pues presidió la Junta que emitió los informes correspondientes, entre los cuales está aquel

en que expresa que "la mejor manera de obtener mayores ventajas de montar dicha pieza, es colocando de firme su corredera en el centro", en lugar del bauprés, así como las razones para proponer ese modo de colocar el cañón en proa".

Finalmente, considera que la fragata "ganará mucho como máquina de guerra con el cambio del cañón de a 150 con uno de 300, pues podrá hacer averías de mayor consideración a iguales distancias y estará en aptitud de romper el fuego con probabilidades de que sus proyectiles no fuesen ineficaces desde mayor distancia que podría verificarse en el cañón de 150, por tener aquella pieza más poder de lanzar proyectiles que encierran una energía total de penetración en mucho superior a esta última, circunstancia que no debe dejar de estimarse al tratarse de combatir contra buques blindados". Al 7 de marzo, el cañón de a 300 estaba en proceso de colocación.

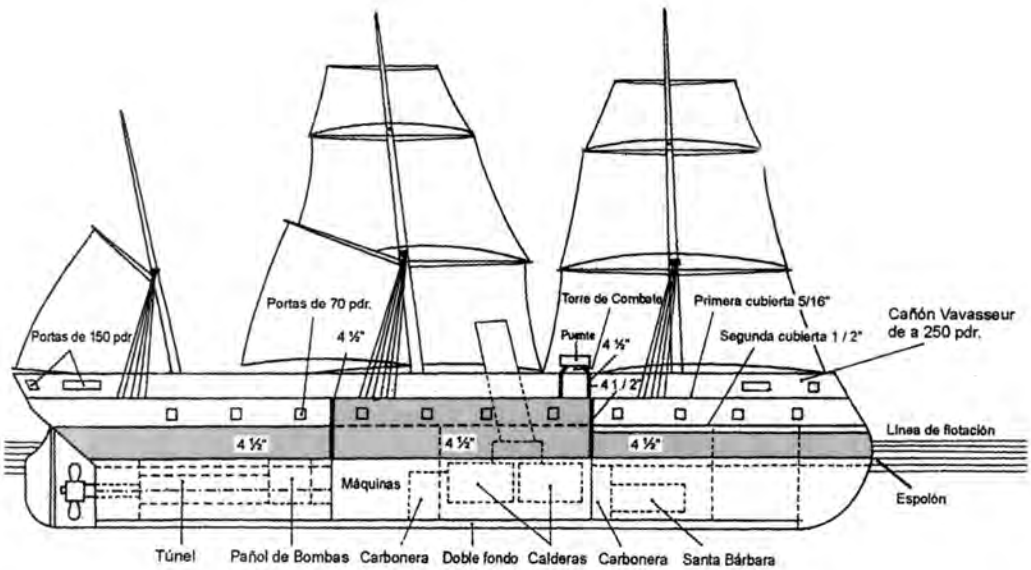
Este proceso culminó, finalmente, el 18 de marzo con una decisión totalmente distinta. En efecto, el Presidente de la República había dispuesto que el cañón con el que se dotaría a la fragata como colisa de proa, sería un Vavasseur terrestre de 250 libras. En consecuencia, debía retirarse todo lo correspondiente al Armstrong de 300, que ya estaba embarcado, y reponerlo en su torreón, todo lo cual quedó cumplido el 19 de marzo. Toda esta situación se reseña bajo el título "La marcha y contramarcha artillera"[76].

En su edición del 10 de marzo, *El Comercio* comentaba sobre la propuesta del contratista presentada a la Comandancia General de Marina para trasladar el Blakely de 400 (debió decir Armstrong de 300) a la fragata, y que fue desestimada por costosa. Pero aplaudía la decisión adoptada por de la Haza y la participación activa del segundo comandante del Arsenal, capitán de corbeta Benavides a un costo ínfimo[77].

Así, pues, tuviese la *Independencia* una colisa de 300 o 250 libras, lo concreto es que el buque perdería la flexibilidad en el empleo de su colisa original, convirtiendo al buque mismo en un sistema de puntería de tal cañón, pues para disparar contra un blanco, el buque debía cambiar de rumbo hacia él y batirlo. Esta limitación se haría evidente en la realidad, apenas dos meses después en Punta Grueso.

Según *El Comercio*, una comisión mixta presidida por el capitán de navío Aurelio García y García, había visitado el 5 a la *Independencia*, con resultados satisfactorios[78].

Entre el 7 y 12 de marzo, la fragata estando fondeada realizó durante cinco horas, una prueba de toda la planta de ingeniería a ente-



Fragata Blindada *Independencia*

Vista de perfil en la que se puede apreciar el espesor y distribución del blindaje, el espolón, el retiro del bauprés para montar en su lugar un cañon Vavasseur de a 250 pdr.; la torre de combate blindada y el compartimentaje estanco.

El velamen se muestra en una versión simple.

ra satisfacción. El 8 entró a dique y en una estadía de cinco días, quedó con su obra viva limpia, pintada y válvulas de fondo recorridas[79].

En otro aspecto de la noticia, *El Comercio* rebatía otra aparecida en *El Nacional* denunciando la desaparición de las cureñas de los cañones de la fragata "comidas por las ratas". Sin embargo, averiguando en el Arsenal, resultó ser una noticia falsa. Las cureñas estaban siendo limpiadas y reparadas en la Factoría Naval unas, y otras en la factoría particular de Cock en Chucuito, por exceso de trabajo en la Naval. Concluía diciendo que "la laboriosidad y honradez de todos los jefes y demás empleados de este lugar (Arsenal) los ponen muy por encima de los actos que les imputa el corresponsal citado, amigo siempre de lanzarse con indiscreción maliciosa"[80].

Como reacción a esa falsa noticia, el Comandante General dispuso que el Interventor de Arsenales informase cuanto había de cierto en el artículo de *El Nacional* del 10 de marzo, referente a que las cureñas habían desaparecido comidas por las ratas. Ese informe serviría de cabeza del sumario que seguiría y en su oportunidad pasaría al juez del crimen. Aunque no se conoce el resultado de esa investigación, la falsedad de la noticia quedaría demostrada cuando la fragata salió para la Campaña Naval en mayo[81].

El Comercio dio cuenta que el 23 de marzo en tren de las 12h 30m p.m. el Presidente Prado había ido al Callao y visitado la fragata, acompañado de varios jefes caracterizados de la Armada[82].

El 5 de abril, el Ministro de Guerra y Marina, aprobó la contratación del 4o. maquinista Archibald McCallum hecha por el comandante More en cumplimiento de lo ordenado por el Comandante General quien, a su vez, había sido autorizado por el Ministro para contratar los maquinistas que fuesen necesarios para la Escuadra. McCallum se había presentado voluntario para servir en los buques o dependencias de la Marina[83].

Así, pues, al terminar el trimestre, se había concluido con el cambio de calderas y recorrido de la planta de ingeniería, faltando la prueba definitiva con el buque navegando, que solo se haría a fines de abril. Se le había instalado en proa una colisa fija de 250 libras, y recorrido la arboladura, pero aún faltaba terminar con los montajes de a 70 de la batería central; sus fondos limpios y pintados. El buque, que aún no estaba listo para navegar y combatir enfrentaba además un serio problema, la dotación estaba incompleta e inexperta, a pesar de la disposición de enero de la Comandancia General, que autorizaba contratar personal pagando dos meses de sueldos de adelanto descontables por terceras partes, con garantía otorgada por el posadero que lo embarcase, más otras previsiones sobre el particular[84].

5.2.2. Monitor Huáscar

Tanto la *Memoria* de Grau de enero de 1878, como la del Ministro de Guerra y Marina de julio de ese año, indicaban que el monitor se encontraba en buen estado y listo para desempeñar cualquier comisión militar[85].

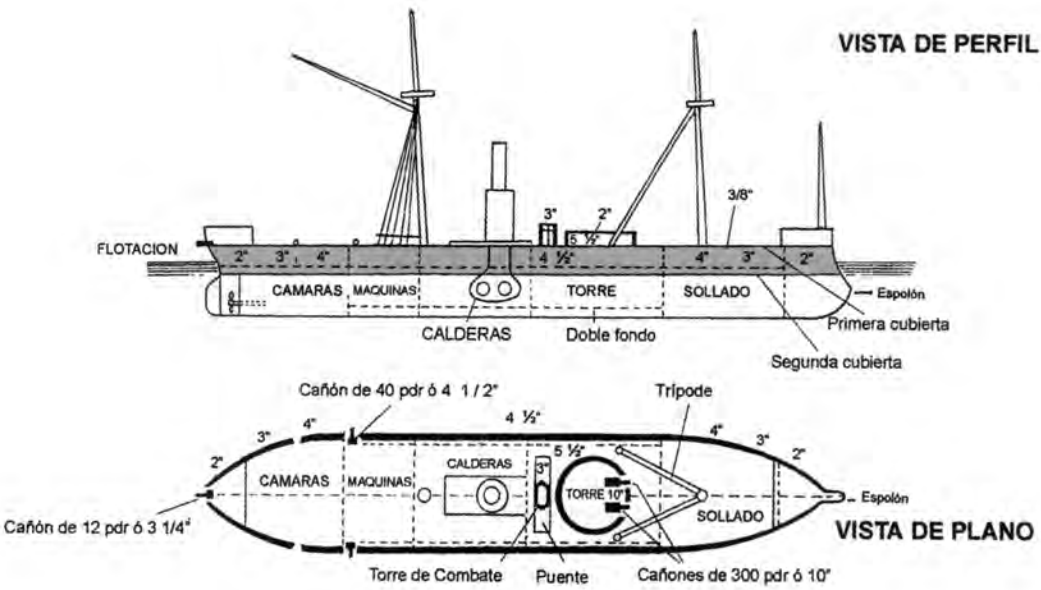
El 9 de enero, el comandante capitán de fragata Gregorio Pérez, solicitó que la Factoría Naval proporcionase ciertos materiales para reparar en el costado de estribor una perforación que le produjera un impacto de proyectil durante el combate del 29 de mayo de 1877 frente a Pacocha. El Comandante General, luego de recibir la opinión de la Junta designada, de que era indispensable ejecutar dichos trabajos de reparación, opinó en favor de su libramiento[86].

En febrero de 1879, 10 meses después de su última carena, el buque entró a dique, quedando con sus fondos limpios, pintados y válvulas de fondo recorridas[87].

El 13 de marzo, el comandante Pérez informó a la Mayoría de Órdenes, del resultado de las pruebas de máquinas realizadas en el viaje de ida y vuelta a San Lorenzo, y de los ejercicios de tiro realizados en dicha isla. En síntesis, decía:

> "Máquinas: funcionaron con regularidad, alcanzando 11 nudos de velocidad, con 22 libras de presión en calderas. El 1er.Ingeniero estimó que en casos extremos y por corto periodo se podía lograr 13 nudos, y en buenas condiciones de mar y viento, 12 nudos.
>
> Artillería: Se hizo cuatro disparos con los cañones de grueso calibre. Las piezas estaban en el mejor orden de combate.
>
> Dotación: Era nueva en su totalidad y necesitaba ejercitarse constantemente y "muy en particular en el manejo de la artillería", por lo que juzgaba indispensable repetir los ejercicios en San Lorenzo durante ocho días, visto que no se podían hacer en la bahía. El ejercicio sin disparar no era eficaz".

Concluye Pérez, manifestando a la Mayoría:"No dudo que US penetrado de la importancia que trae consigo la instrucción de la tripulación en el "difícil manejo de las piezas de grueso calibre, lo expondrá al Comandante General para que se ordene los ejercicios". Pues bien, a pesar de que tanto el Mayor de Órdenes como el Comandante General, al elevar el informe a la Dirección de Marina, resaltaron el entrenamiento efectivo con los cañones en razón de que la dotación al ser nueva en su totalidad, carecía de la destreza, que se consigue solo practicando aquellos ejercicios, el ministro del Solar se limitó a acusar recibo[88].



Vapor de torreón *Huáscar*

Las vistas de perfil y de plano permiten apreciar el espesor y distribución del blindaje, el espolón, el compartimentaje estanco, la torre de artillería, la de combate y el puente. No se indica el velamen y el bauprés se muestra hacia arriba. Esta es la imagen durante las operaciones de mayo.

Así, pues, las dos razones por las que Pérez, Carreño y de la Haza consideraban necesario realizar ejercicios de tiro real durante ocho días, no fueron atendidas: dotación nueva y difícil manejo de los cañones de 300 y de la torre. Una tercera razón que aún no pesaba lo suficiente: que se había cumplido ya un mes de la ocupación de Antofagasta.

Que el manejo de la torre y artillería de 300 era difícil, ha quedado demostrado en el Tomo IX y, en el pasado, como lo dijeran Salcedo desde un comienzo y otros comandos[89]. A objeto de resaltar tal dificultad se incluye el *Anexo A*.

El Comercio, dio cuenta que el *Manco Cápac* y el *Huáscar*, habían salido para San Lorenzo el 13 de marzo para hacer ejercicios[90]. El mismo diario informaba que el Ministro de Guerra y Marina acababa de llegar en la tarde del viernes 14 y se embarcaba para visitar la escuadra[91].

El 22 de marzo, el Comandante General de Marina devolvió al Mayor de Órdenes un oficio del comandante del *Huáscar* para que éste formulase el pedido respectivo por los cuarteles de combate para escotilla y otras piezas para la artillería del monitor. El Comandante General censuraba la conducta de Pérez, quien no obstante el largo tiempo que el buque había estado fondeado en Callao, y transcurrido más de un mes desde que por ese despacho se ordenara, en atención a las "actuales circunstancias", que todos los buques formulasen pedidos en general por lo que se necesitara para hacerse a la mar, y en particular por todo aquello que fuese de carácter urgente para la artillería, tan solo con fecha 20 (marzo) venía a solicitar que en la Factoría del Estado se construyeran cuarteles de combate para parte de las escotillas de la máquina, así como algunas piezas para la artillería"[92].

En la Orden General de la Armada de enero 27, en su artículo 2° se disponía la baja del *Huáscar* del Cirujano de 2ª Clase en el Ejército, Leonardo R. del Castillo y Alegre, cancelando su contrato. Para reemplazarlo, se nombraba al doctor Juan Olivera. En otra Orden, pero de marzo 13, en su artículo 3° se aceptaba la solicitud del doctor Juan Olivera del *Huáscar*, de cancelación de contrato, quedando vacante la plaza que ocupaba[93].

El 17 de marzo, el doctor Felipe M. Rotalde, de la Facultad de Medicina de Lima, presentó a la Comandancia General de Marina, una solicitud en la cual decía, "que habiendo tomado conocimiento por los periódicos de la capital que se había rescindido el contrato de uno de los cirujanos contratados para el servicio de la Escuadra y dadas

las circunstancias por las que atravesaba el país era urgente su inmediato reemplazo", ofrecía sus servicios profesionales a la Patria, fuese para sustituir al anterior o para el servicio que fuere. El 26, de la Haza elevó esta solicitud a la Dirección de Marina, pero para que Rotalde prestase servicios en el *Huáscar*, en tanto que para el *Manco Cápac* proponía al doctor Eugenio Román. El 27, el ministro del Solar aceptó la propuesta de ambos médicos, como se ha dicho, debiendo disfrutar de una renta de 1,800 soles anuales, según el Presupuesto General, para un Cirujano de primera clase, más las gratificaciones de mesa correspondientes[94].

El 10 de febrero, el capitán de navío Miguel Grau, representante que era por la provincia de Paita en el Congreso, fue nombrado Agregado (destacado en los términos de hoy) al Ministerio de Guerra y Marina. Pero, en atención a las circunstancias que se vivían y por convenir así mejor al servicio, decía la Orden General de la Armada, se le nombró el 24 de marzo comandante del *Huáscar*. El 28, Grau asumió el comando y remitió el Estado General del buque, más no el inventario, por no estar concluido. Gregorio Pérez quedaría como 2do. comandante. Posteriormente, en la Orden General del 5 de abril, el Gobierno permutó al capitán de navío graduado Ezequiel Otoya, que era el Secretario de la Comandancia General de Marina, con Gregorio Pérez[95].

Grau, pues, regresaba al monitor que había comandado durante ocho años. ¡Grau regresa a la Escuadra! debe haber sido la voz que, cual rayo electrizante, recorriera el Perú. En poco tiempo más, se plasmarían las palabras del capitán de navío Francisco Quiroz Tafur consignadas en el Himno de la Marina: "El centauro, nobleza y acero, mejor marinero jamás tuvo el mar".

Al terminar el trimestre, el monitor estaba en capacidad de navegar, más no de combatir en razón de que su dotación estaba incompleta y desentrenada.

5.2.3. Corbeta Unión

La corbeta era un buque que frecuentemente era destinado a comisiones, durante las cuales hacía uso de su velamen a objeto de economizar carbón. En efecto, durante 1878 había permanecido varios meses en el litoral sur, al mando del capitán de navío Juan Bautista Cobián, hasta mayo cuando regresó al Callao desde Iquique, empleando 7.5 días navegando a la vela. Razón que esgrimía Cobián: mal estado de la jarcía de labor, falta de tripulación idónea. Además,

el estado del casco no era lo más a propósito para desempeñar urgentes e importantes comisiones.

El Ministro de Guerra y Marina, en su *Memoria* de 1878, había comentado que el estado de la corbeta no era satisfactorio y que necesitaba de reparaciones, las mismas que efectivamente se ejecutaron durante el segundo semestre de ese año[96].

El 2 de enero de 1879, a las 9h p.m. zarpó del Callao en una comisión que nada tenía que ver con la situación que ese mismo día motivara las notas que Irigoyen despachara a La Paz y Santiago. En efecto, en la mañana el ministro había ordenado por telegrama al Comandante General de Marina, recibido recién a las 4h p.m., que por orden del Presidente de la República la corbeta debía zarpar a las 6h p.m.

De la Haza contestó que habiendo recibido la orden de encender calderas a las 4h p.m., el buque solo podría zarpar unas cuatro horas después, que era el tiempo que demoraba en levantar presión en calderas. Así, a las 9h p.m. después de haber sido inspeccionada por el Mayor de Órdenes, embarcado los pasajeros y licenciados, y recibido sus instrucciones, zarpó la *Unión* con destino al sur. Lamentablemente, al salir del puerto experimentó una varada, sin mayores consecuencias, y zarpó nuevamente a las 3h a.m. del 3 de enero[97].

Una crónica en *El Comercio* de ese día comentaba que conducía jefes, oficiales, empleados e individuos de tropa licenciados que tenían que viajar al sur, y que supuestamente ya se habían acercado al Ministerio de Gobierno para recabar su orden de pasaje. Sobre el accidente *El Comercio* comentó que la corbeta salió de la varada con la pleamar, sin sufrir averías, prosiguiendo su viaje con licenciados del ejército y cuatro sacerdotes[98].

El 6 de enero a las 9h a.m., la *Unión* arribó a Mollendo y amarró boya. El viaje lo realizó sin novedad, con dos calderas para economizar carbón, según instrucciones. *El Comercio*, traía la noticia de la salida de la *Unión* el 16 de enero de Mollendo para Arica[99]. Ya en el sur, Cobián recibió las instrucciones del Comandante General, fecha 15 de enero, que a la letra decían:

> "1a.- Que la corbeta *Unión* que actualmente se encuentra en Iquique, se traslade a Pisagua como punto más conveniente para la observación de la costa de ese litoral; alli no permanecerá indefinidamente fondeada, sino que hará las salidas convenientes para dicha observación y en el caso de encontrar al vapor *Santa Lucía* u otro buque sospechoso le hará un reconocimiento prolijo, para ver si lleva a su bordo armamento, municiones o pasajeros sospechosos; en uno u otro caso, tomará el vapor o

buque y lo conducirá al puerto de Iquique o de Arica, o lo dejará en libertad si no hay motivo para lo contrario.

2o.- El crucero lo hará, a la vela y no encenderá la máquina, sino cuando el caso lo exiga, o lo ordene el Prefecto bajo cuya orden se encuentre para el desempeño de comisiones muy urgentes.

3a.- En caso de ser apresado el buque, lo avisará inmediatamente al Prefecto respectivo y por telégrafo al Gobierno.

4a.- En caso que cualquiera otro buque fuese a relevarlo, le transmitirá al Comandante del nuevo buque estas instrucciones bajo el correspondiente recibo.

5a.- En la fecha se comunica a los Prefectos de Arequipa, Tacna y Tarapacá estas instrucciones.

Que transcribo a VS esperando el Supremo Gobierno y esta Comandancia General el exacto cumplimiento de lo que se le ordena, acusando recibo a este despacho de esta comunicación"[100].

El martes 21 de enero, desde Iquique, el comandante Cobián, acusó recibo al Comandante General de Marina de su oficio del 15 del mismo mes, con las instrucciones mencionadas, pero que en razón de estar efectuando trabajos en calderas, arboladura, etc., recién zarparía el miércoles 22 para Pisagua, conforme a lo ordenado.

Cobián, sin embargo, al margen de ceñirse a las instrucciones recibidas, estimó conveniente, en guarda de su responsabilidad y garantía de la eficacia del objetivo del Gobierno, exponer una serie de comentarios respecto de dichas instrucciones, unos en vías de aclaración y otros como sugerencias. Otro de los aspectos que resalta del informe de Cobián, era que a enero de 1879 la dotación consistía solo de 127 hombres, de los cuales 10 eran oficiales[101].

Así, pues, no le faltaba razón a Cobián para pedir se absolvieran sus interrogantes y/o inquietudes para el mejor cumplimiento de la tarea encomendada y, por este motivo, el ministro del Solar comunicó el 28 de enero al Comandante General, modificaciones a las instrucciones para la corbeta, como sigue:

"Absolviendo los puntos consultados por el Comandante de la corbeta *Unión*, en el oficio que VS ha elevado a este despacho con fecha de ayer, quedan modificadas y aclaradas las instrucciones que se impartieron con fecha 2 (sic) del presente en el orden siguiente:

1. El puerto de estación será el puerto de Iquique, en lugar del de Pisagua, que se le había indicado.

2. La zona que debe vigilar la corbeta, es la comprendida entre la quebrada de Camarones y la punta Gruesa al sur de Iquique.

3. De este puerto hará sus cruceros a la vela como se le ha ordenado antes y solo encenderá la máquina cuando el caso apremiante lo exija o

Armada del Perú.

Corbeta "Union"

ESTADO GENERAL

En que se encuentra esta fuerza al mando de su Comandante Capitan de Fragata D. Juan B. Cobian en el mes de la fecha.

Oficiales de guerra

Comandante Capitan de Fragata	D. Juan B. Cobian
2º id id de Corbeta	. Juan Salaverry
Tenientes graves	. Manuel Tellez Pizarro
— id — id 2º id	. Arnaldo Lama
— id — id id	. José Barlegui
— id segundo id	. Juan M. Carrillo
Alferes de fragata	. Ramon C. Mejia
Teniente de infantería	. Cipriano Carrasco

Guardias Marinas.

D. David Flores	
. Enrique Saman	

Oficiales mayores y maquinistas.

Contador Oficial primero del C.	D. Evaristo Fernandez
Compañero contador	. Pedro Rivas
Primer Maquinista	. Ramon Vallejo
Segundo id	. Alfredo Rain
Tercero id	. Pedro de Echeverria
Cuarto id	. Ramon Bullick

Armamento.

Canones carronada "Union"	12	Bombas de 70 ℔
id id "Libertad"	1	id de 3 id
Pistolas de fogon	20	Hanas de abordaje
Blunderbas mal estado	11	Balonas de Cañon (68 ℔)
Espingardas	11	Estopines de friccion
Sables de abordage	40	id de guerra
Pistolas	15	Kent á bala 3 reglas
Alfanjes	30	id id 5 id cartuchos
Hachuelas	19	Lanzas de Bengala
Tercios de rifle	20	Cohetes de señales
Tercios de rifle id 3ª cartuchos	12	Explosibles preparados id sin cebar

Municiones y artificios.

Bombas de 70 ℔	84
id de 3 id	24
Hanas de abordaje	22
Balonas de Cañon (68 ℔)	132
Estopines de friccion	2050
id de guerra	2049
Kent á bala 3 reglas	3370
id id 5 id cartuchos	120
Lanzas de Bengala	10
Cohetes de señales	5
Explosibles preparados	1150
id sin cebar	60

Trasporte.

	Jefes	Oficiales	Tropa	Pasageros	Total

Clase	Comandante	Capellan	Contadores	Ayudantes	Cirujanos	Cirujanos	Pilotos	Pilotines	Patrones	Maestres utiles	Patrones de lancha	Contramaestres	Cabos de mesana	Cabos de trinquete	Condestables	Repuestos de primera	Repuestos de segunda	Repuestos	Artilleros de primera	Artilleros segunda	Marineros	Grumetes	Pajes	Cabos de Pajes	Pajecillos	Cabineros	Maestres	Generales Clases	Generales Individuos	Total
Dotacion actual	1	1	1	1	1	1	1	"	"	"	"	3	1	1	1	1	1	1	10	6	40	62	"	1	4	1	1	6	12	187
Deben al reglamento	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	20	"	"	"	"	"	"	"	"	20
Faltan al reglamento	"	"	1	"	1	"	"	"	"	"	1	"	1	"	"	"	"	"	1	6	13	"	"	"	"	"	"	"	"	"	23
Hospital	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	2	"	"	"	1	"	"	"	"	4

Dimensiones y calado.

Eslora	212 Pies
Manga	34 6 "
Puntal	16 "
Cuilla Lampa	24 "
Calado de popa	18 "
id de proa	17 "

Resultado que midio 1857.

Casco, blindages y cubierta.

Su casco formado en popa y costados en cedro, proel y cuadernas interiores de enfrentado de pino y planchas de pino desde la flotante superior de los Vaos hasta la linea de agua con Resto de pino ordinario, cubierta superior y barracanete de cedro, todo en buen estado.

El buque esta reforzado por bolaperlatas con fierro afernandrados con 1516 pluyos pesp. 2420 del arbol estribor; 1816 planchas sueltas de composicion galvanizadas forman claros de compresion. Asi mismo esta bien abolperlatas y carenado en la obra muerta, aproximando hasta el barcaril y la cubierta entera del barcaril.

Máquinas, principal y accesorias.

Tiene una Maquina de Vapor, fuerza de 350 caballos de fuerza, existe hallandose en buen estado regular hasta 15 libras de presion.

Tiene un condensador que agotado por el almacen grande de agua y este de agua por minuto.

Se estan fabricando las calderas.

Jarcia y arboladura.

Su arboladura se halla de alambre y la de labor de cabo de quitamanch, todo en buen estado por haberse renovado por completo.

Sus velamas son de cañamo, fabricado de nuevo del Brasil marbella y de garcia y pantin de lona que encuentran de puntal y todos en buen estado.

A los vientos de cuadrilla por completo y hoy se encuentra en perfecto estado de servicio.

Velámen.

El pertrecho en mal estado. Hay de repuesto una cubierta una vergas de cuchilla, una pipas, una bitagueta blanca y dos puntal.

Embarcaciones.

Una primera lancha	
Una id falua	
Una Balandra	
Una primera chalupa	
Una segunda id	
Un guiz	
Un primer bote	
Un chinchorro	

Anclas y amarras.

Un ancla comun de 45 ℔	
Un id Medio de 30	"
Dos id id de 25	"
Un id id de 12	"
Un id id de 6 id	
Un Cable comun á bordo del "Libertad" de 12 pulgadas	
Dos vergas de 25 brazas	
Dos cadenas de 1¾ pulgada con 30 brazas cada una, estas en buen estado	
Un calabrote de 10 pulg con 100 brazas	
Un id de 5 id con 70 id	
Un id de 3 id con 120 id	
Dos calabrotes en mal estado y las vergas en regular estado	

Instrumentos de navegacion.

Un cronometro "Arnol" - Un cronometro "Thomas" - Un cronometro "Parkinson"	
Un regulador "Eddy" - Un compas "Negretti"	
Cuatro compases de gimbals	
Un compas para bote	
Un reloj de cubierta	
Un id de bitacora	
Una corredera de cubierta	
Dos cuadrantes de altura	
Seis id semicirculos	
Dos ampolletas de 28 segundos	
Dos id de 15 id	
Un barometro Gefifical	

Vasijeria.

Tiene 4 un barriles repasados de cedro con sus aros galones de agua dulce.

Víveres, agua y carbon.

Víveres para 45 dias	
Agua Completa	
Carbon 150 toneladas	

Notas:

Rada Callao Abril 5 de 1857

Juan Bautista Cobian

Estado General de la corbeta *Unión* al 1° de abril de 1879, firmado por su 1er. Comandante capitán de fragata Juan B. Cobián. (Reproducida del Archivo Histórico de Marina).

de orden del Prefecto del Departamento de Tarapacá, para comisiones urgentes del servicio.

4. Por ahora toda la atención del Comandante de la *Unión*, debe contraerse a la pesquisa del *Santa Lucía*, pues el Gobierno no tiene conocimiento de otro buque que traiga idénticos fines, pero oportunamente se le participará de cualesquier circunstancia que respecto a esto haya lugar.

5. El único dato que se puede suministrar respecto al *Santa Lucía*, es que es el vapor chileno llamado *Ancud*.

6. El reconocimiento y captura del *Santa Lucía* solo se practicará en aguas territoriales.

Encargará VS a la vez al Comandante de la *Unión*, que aprovechando de sus estadías en Iquique trate de reparar prontamente la parte de la arboladura que este en mal estado"[102].

Según *El Comercio*, el 20 de enero la corbeta estaba en Iquique[103]. Está claro, entonces, que la presencia en el litoral sur de la corbeta *Unión*, no era consecuencia de la situación internacional en esa zona, pero sí de los temores que habían llevado a la suspensión de las garantías constitucionales desde el 18 de noviembre de 1878, como previsión en el mantenimiento del orden público, tal cual se tratara en la sesión del Consejo de Ministros del 18 de enero de 1879. El supuesto perturbador: Nicolás de Piérola.

El vapor *Santa Lucía* y el *Abtao* fueron comprados por el Gobierno chileno, participando desde un comienzo en el transporte de tropas para la ocupación del litoral boliviano[104].

El 7 de enero, mientras la *Unión* se encontraba en el sur, el Comandante General elevó, con informe favorable, al Ministro de Guerra y Marina, una solicitud de su comandante, por el ascenso del 3er. maquinista Alfredo Ravis, quien reunía los requisitos necesarios y quien, a pesar de haber concluído su contrato, seguía sirviendo voluntariamente. El Comandante General agregaba que era un individuo que ya conocía la maquinaria de la corbeta[105].

Según *El Comercio*, hacía ya cinco días que la *Unión* se alistaba para salir de Iquique con destino al Callao. Según el mismo diario, el vapor *Bolivia* llegado de Iquique, traía la noticia de que la corbeta había salido de ese puerto el 4 de marzo, por lo que se estimaba llegase al Callao el 10[106].

El 15 de febrero, como consecuencia de los acuerdos tomados en las sesiones de Consejo de Ministros del 13 y 14 de este mes, el Comandante General de Marina dispuso que, a través de la Mayoría de Órdenes, se instruya a los Comandantes de la *Unión* y *Pilcomayo*, a que mañana y tarde disciplinen con empeño a sus tripulaciones, ha-

ciendo algunos ejercicios de tiro. Igualmente que enganchen gente para completar sus dotaciones, para lo cual el Gobierno había facultado a los Prefectos de Arequipa e Iquique proporcionar los fondos para dar hasta dos meses de avance a cada individuo que se embarcara, a ser descontados hasta en cuatro partes de sus haberes futuros, debiendo llevar a bordo la contabilidad de los enganches y descuentos para estar en condiciones de rendir cuentas. Los comandantes informarían quincenalmente, de las altas de tripulantes, sujetándose a las órdenes que privadamente daría la Comandancia General a los comandantes de unidad.

También dispuso el Comandante General, que los contratos se firmaran por triplicado, según modelo que remitía a la Mayoría, debiendo llevar la firma del Mayor de Órdenes, del capitán de puerto del Callao y del Interventor de Arsenales, comandante y Oficial de detall del buque en que se produjera el alta. Un ejemplar para el Archivo de la Mayoría, otro para el buque, y el tercero para comprobante de la Caja Fiscal, a fin de que el Interventor pudiera recabar el dinero[107]. Cabe anotar, que después de los ejercicios de tiro en 1874 con la Escuadra de Evoluciones, no hay registro de más prácticas de artillería por parte de la *Unión*, hasta mayo de 1877 cuando, integrando la División de Operaciones, tuvo un encuentro artillero de escasas proporciones con el *Huáscar*. Tampoco hay registros de ejercicios a partir de la citada orden del 15 de febrero, hasta que empezara la Campaña Naval en mayo de 1879.

El 6 de marzo, el Comandante General de Marina ofició al Director de Marina, en relación con un pedido de la Factoría Naval por una espoleta del sistema Witworth del cañón de 9 libras de la *Unión*, a servir de modelo en la fabricación de otras 500, según pedido ya librado. Conviene recordar que este cañón fue adquirido en Inglaterra en 1871/1872, durante el período de carena de la corbeta en ese país.

El Comandante General manifestó que en el Arsenal no había la muestra, por lo que había ordenado que el Comandante de la corbeta la suministrara, pero que éste hacía notar que era la única que existía a bordo, por lo que antes de enviarla a la Factoría, se la examinara en el Parque General de Artillería y preparara el mixto respectivo. Al remitir la espoleta al Director de Marina, le solicitaba que de enviarse al Parque de Artillería para su examen, sea devuelta en el día para que sin pérdida de tiempo, la Factoría inicie su fabricación. Todo ello se cumplió el 7, devolviendo la Comandancia General de Artillería la espoleta, procediendo a la preparación del mixto, previa autorización del Ministro de Guerra y Marina.

Por los plazos en que todo esto ocurre, se puede apreciar la premura con que se actuaba a los fines del alistamiento de las fuerzas navales[108].

El 12 de marzo, anticipándose al regreso de la corbeta al Callao, el Comandante General remitió al Director de Marina un pedido por materiales y jornales preparado por el Interventor de Arsenales, para así tener todo listo para los trabajos a efectuarse en dique, por un monto de 3,695.68 soles, para cambiar cinco hiladas de planchas y calafatear las costuras del casco[109]. La *Unión*, en efecto, fondeó en el Callao en la mañana del 13 de marzo, demorado su viaje a vela por las calmas encontradas, que obligaron a encender calderas pocas horas antes de llegar. Según *El Comercio*, la corbeta entró al dique el 14. Permaneció en él hasta el 23. Durante la estadía, se le calafateó todas las costuras, reparó todo el forro de cobre dulce, limpió y pintó sus fondos[110].

En otro aspecto, *El Comercio* comentaba que el Presidente Prado había visitado la *Unión* el 15 de marzo, y suponía que también la *Independencia*. "Nos gusta verlo con frecuencia demostrar que se preocupa por el mejoramiento de la Armada"[111].

El 18 de marzo, el Gerente de la P.S.N.C., atendiendo al pedido del 1er. Ingeniero de la corbeta, luego de inspeccionar las calderas presentó al comandante del buque las especificaciones de las obras que dicha compañía podía realizar en sus talleres, a un costo de 16,500 soles en plata, a pagarse en cuatro cuotas durante la ejecución de las obras, de manera que el pago de la última sería al entregarlas concluidas. El tiempo mínimo sería de unos 18 días útiles, siempre que se diera la orden de empezar en la fecha. A ese fin, pedía se le comunicase la decisión a la brevedad posible. El 19, el Comandante General de Marina dispuso que el Inspector de Máquinas y el Director de Obras de la Factoría Naval, informaran sobre la propuesta de la P.S.N.C. El 20, Samuel D. Cock y G.B. Soulsby, respectivamente, dieron cuenta que el estado de las calderas limitaba el andar de la corbeta; que la P.S.N.C. había traído un buen número de caldereros para la reparación del vapor *Columbia*, aún pendiente y que podía, por lo tanto, emplear a todos ellos para reparar al mismo tiempo todas las hornillas de la corbeta en corto plazo. En épocas normales, con los caldereros disponibles en el puerto, se necesitarían más o menos 36 días útiles. Consideraban muy alto el precio ofertado y que, en todo caso, los operarios de la Factoría Naval podían hacer el trabajo a un costo menor.

El 22 de marzo, el Comandante General al tramitar este expediente ante el Director de Marina, manifestó que los 16,500 soles en plata pedidos por la P.S.N.C., equivalían a 30,000 soles en billetes corrientes, por lo que opinaba no debía aceptarse, y que las reparaciones que la Factoría ya estaba realizando en la corbeta desde que llegara al Callao, más el tiempo que transcurriría hasta que saliera a la mar, su máquina se encontraría en general "en condiciones de prestar importantes servicios, no bajando su andar de 12 nudos en caso preciso". Visto lo opinado por el Comandante General, el ministro del Solar, decidió el mismo 22 que fuese la Factoría Naval la que se encargase de la reparación de las calderas de la *Unión*[112]. Esto significaba que no estaría lista hasta fin de abril, aproximadamente.

El 15 de marzo, el Mayor de Órdenes informó al Comandante General respecto de la contratación de ocho marineros que el comandante de la corbeta realizara en Iquique, previa autorización. Se esperaba, como ya estaba ordenado desde el 15 de febrero, que el Prefecto de ese Departamento proporcionase los fondos, pero al no tenerlos, el comandante Cobián ante la necesidad de pagar a los posaderos que proporcionaron los marineros, lo hizo con los fondos sobrantes de las actas de pagamento, en la cantidad de 200 soles invertidos en los avances, con cargo a ser reintegrados por la Caja Fiscal de la provincia del Callao[113]. Estas decisiones, tomadas en Lima, a ser cubiertas con recursos que debían proporcionar los Prefectos, que no los tenían en sus presupuestos, no sería la primera ni la última vez que no se pudieran cumplir, aunque cuando hacían esos gastos, se les reintegraba, como se verá más adelante.

Así, pues, al terminar el trimestre, la corbeta no se hallaba operativa debido a las reparaciones a que estaba sometida y no lo estaría hasta fines de abril.

El 4 de Abril, asumió el comando de la corbeta, el capitán de navío Nicolás Portal, jefe que la había comandado varios años[114]. Sin embargo, zarparía en comisión especial el 7.

5.2.4. Cañonera Pilcomayo

En su *Memoria* de enero de 1878, Grau mencionaba que la planta de ingeniería de la cañonera se hallaba en buen estado. Igual comentario hacía el Ministro de Guerra y Marina, general Pedro Bustamante, en la suya de julio del mismo año[115].

Casi todo el año 1878, la cañonera había permanecido en el litoral sur, regresando al Callao el 3 de noviembre, después de una ausencia

de unos 18 meses. A su regreso, el comandante, capitán de fragata Antonio C. de la Guerra, elevó un informe sobre el estado general del buque, puntualizando la deficiente condición de la arboladura y del casco, así como las reparaciones que merecía la planta de ingeniería.

La Junta de reconocimiento nombrada por la Comandancia General, confirmó prácticamente las deficiencias existentes, pero concluyó que, en caso muy urgente, el buque podía hacerse a la mar[116].

Entre el 14 de diciembre de 1878 y el 10 de enero de 1879, se ejecutaron los trabajos aprobados por el Ministro de Guerra y Marina. Se reparó la caja de humos de las calderas, se calafatearon los costados, se cambió el palo mayor. Después de 27 meses, entró al dique y permaneció del 4 al 8 de enero, lapso durante el cual se limpió y pintó sus fondos, calafateó sus costuras y recorrió planchas de cobre y reparó válvulas del casco, cambiándose la hélice por la que había sido de la *Chanchamayo*.

El Comandante General, el 10 de enero, dio cuenta al Ministro de todos estos trabajos, y concluyó manifestando "que la cañonera podía prestar servicios por dos años más, sin ocasionar grandes gastos en calafateo ni dique". Estas reparaciones ejecutadas en 28 días, llevaban una connotación de urgencia por la situación chileno-boliviana[117]. Según *El Comercio*, era probable que salida de dique, la cañonera marchase de estación al sur. En otra nota, comentó que salió para ese destino el 12 a las 10h p.m[118].

El 12 de enero, el Comandante General informó al Ministro de Guerra y Marina, que habiendo recibido un telegrama del Presidente Prado para que la cañonera zarpe en comisión al sur, cuyas instrucciones irían después, él le había impartido órdenes provisionales[119].

El 15 de enero, el Comandante General remitió al ministro del Solar, la relación nominal de los pasajeros y bultos que llevaba la cañonera para Pisco y Mollendo. Según dicha relación, condujo 31 personas, de las cuales 14 eran militares, 13 pasajeros, y 4 cantineras para Mollendo. También informó que la *Unión* había zarpado el 11 de enero de Arica para Iquique, visto que el Prefecto de Tacna no precisaba de sus servicios[120].

Como se vé, en esta época había dos buques de la escuadra en el litoral sur en comisión que, hasta ese momento, no tenía relación con la situación internacional. Según *El Comercio* la cañonera, en alusión directa a las aventuras de Piérola, bien pudiera estar cruzando la costa en busca de algún nuevo *Talismán* o vapor *Santa Lucía*[121].

En otro aspecto, *El Comercio* comentaba que en la cañonera viajaba como pasajero el coronel del regimiento Guías, acantonado en

Chincha, por lo que se creía tocaría en Pisco. Llevaba pliegos cerrados, decía el diario, que se debían abrir al pasar por San Lorenzo. Se pensaba llevaba una comisión muy urgente, pues se le había ordenado salir sin darle el tiempo necesario para arbolar, pasar las jarcías del palo que había cambiado últimamente y en fin, poner el buque en buenas condiciones de navegación[122].

Entre el 12 de enero y el 19 de marzo, la cañonera permaneció en el litoral sur, desplazándose entre Quilca, Mollendo, Arica, Atico, reconociendo la costa y aprovechando en reparar la arboladura. Lo más crítico que experimentó, fue la falta de víveres que obligó a alterar sus reconocimientos del litoral y, a la tripulación a consumir frecuentemente solo galletas, pues el Prefecto de Arequipa no tenía con que suministrárselos. Pidió a la Comandancia General el envío desde el Callao, de carne salada, tocino y galletas para 15 días, que aprobado por el Ministro de Guerra y Marina, le fue remitido en febrero bajo la vigilancia del capitán de fragata Santiago de la Haza, que viajaba a Guanillo para hacerse cargo de la capitanía[123].

Puede afirmarse, que desde su incorporación a la Escuadra en 1875, la cañonera llegaba a 1879 sin entrenamiento real artillero, aunque sí recordar que usó escasamente su artillería en mayo de 1877 en el combate de punta Pichalo contra el *Huáscar*[124].

Como se ha mencionado, el 15 de febrero el Comandante General había dispuesto una intensificación del entrenamiento artillero de la *Unión* y de la *Pilcomayo*. Esta cañonera realizó, en la última quincena de febrero, un ejercicio de tiro real a bala, en el que consumió 600 libras de pólvora y 60 balas de a 70. Para reponer la munición consumida y cumplir con la dotación dispuesta de 100 tiros a bordo por cada pieza, más fabricar cartuchos de pólvora, elevó el pedido correspondiente, para ser entregado cuando regresara al Callao, pedido que fue aprobado por el Ministro el 6 de marzo[125]. Así, pues, la cañonera resultó ser el primer buque que inició su alistamiento artillero con ejercicios reales[126]. Nadie se imaginaba que correspondería a la cañonera ser la primera en disparar el primer tiro contra los buques chilenos, una vez iniciada la guerra.

A mérito del informe del comandante de la Guerra, fechado 7 de marzo en Iquique, se conoce que la cañonera dio inicio al transporte de tropas en el sur. En efecto, el 2 de marzo en la tarde, cumpliendo orden del Prefecto de Arequipa, zarpó de Mollendo conduciendo una compañía del batallón Zepita N° 2 para Iquique, consistente de 109 plazas, con un jefe y seis oficiales, más 24 cantineras. En el viaje

recaló en Pacocha, para embarcar otra compañía de ese batallón, lo que no se realizó visto que el Prefecto del Departamento de Moquegua, manifestaba no tener las órdenes. El 12 a las 4h p.m. fondeó en Iquique, en donde desembarcó toda la tropa.

Como en Iquique existiera una apreciable cantidad de carbón de piedra del Estado, siendo un fondeadero mejor que el de Mollendo, y previa coordinación con el Prefecto, de la Guerra repuso 104 toneladas de carbón consumido durante los dos meses que llevaba en el sur. También, pidió al Prefecto de Tarapacá diversos artículos para reparar el condensador, más aceite de oliva, sebo, empaquetaduras, algodón deshecho, soldadura de estaño, espíritu de sal. Satisfecha toda su necesidad, quedaba listo para cumplir otras comisiones[127].

El Comercio dio cuenta, en sucesivas ediciones, de los desplazamientos de la cañonera conduciendo tropa del batallón Zepita desde Mollendo a Iquique. Transcribió, también, un comentario de *El Comercio* de Iquique, manifestando que "consideraba necesarias estas precauciones con el fin de evitar cualquier sorpresa de parte de los que hoy ven en nosotros a sus peores adversarios". Por último, que la *Pilcomayo* había salido de Mollendo para Callao el 13 de marzo[128].

En efecto, el 13 de marzo, de la Guerra, luego de haber regresado a Mollendo y cumpliendo órdenes del Prefecto de Arequipa, zarpó en la tarde con destino al Callao, en donde fondeó el 19. El viaje lo efectuó a vela hasta que el 18 en la tarde, frente a la isla San Gallán, al no poder consumir el último barril de carne salada por estar malograda, y sin tener víveres, encendió calderas y navegó a máquina hasta el Callao[129].

El 28 de marzo, el Comandante de la Guerra, elevó al Mayor de Órdenes dos pedidos: uno por herrajes para completar el montaje de los dos cañones rayados de a 40, recibidos hacía poco de la fragata *Apurímac*; el otro por artículos faltantes. El 29 el Comandante General tramitó ambos pedidos a la Dirección de Marina, solicitando que ordene a la Factoría Naval, la fabricación para los cañones rayados de 40. Ambos pedidos fueron aprobados por el ministerio[130].

Así pues, al fin del trimestre, la *Pilcomayo* se encontraba en condición de cumplir operaciones en la mar, y aunque con limitaciones en personal, zarpó el 7 de abril en comisión especial.

5.2.5. Monitor Manco Cápac

Este buque, a consecuencia del incendio experimentado había quedado inoperativo desde 1874. Hubo de reparársele la cubierta, las calderas, los baos. Por fin, el 1° de mayo de 1878, probó satisfactoria-

mente las calderas reparadas, la máquina, las bombas y la torre, pero con el buque fondeado. En el resto del año el monitor permaneció en puerto[131].

Sin embargo, el Ministro de Guerra y Marina, general Pedro Bustamante, en su *Memoria* de julio de 1878, dio cuenta que luego de las reparaciones efectuadas, el buque había quedado "en el mejor estado y listo para el servicio a que se le destinara". Fue una apreciación optimista en exceso. En efecto, nuevas reparaciones pedidas por el Comandante en setiembre, recién se terminaron en noviembre de 1878, quedando pendientes las pruebas de las máquinas y cañones. En marzo de 1879, entró a dique, después de 25 meses[132].

El Comercio anunció que el *Manco Cápac* debía salir del dique en la mañana del 1° de marzo, después de ligeras reparaciones hechas en el casco, que se había limpiado y pintado. A pesar del tiempo transcurrido el casco no estaba tan sucio[133].

Como consecuencia del estado descrito, la artillería no volvió a disparar hasta 1879. Al igual que el *Atahualpa*, su sector de tiro tenía limitaciones, por razones similares.

El 14 de febrero, el comandante del monitor, capitán de fragata Enrique N. Alayza, informó a la Mayoría de Órdenes que al recoger y examinar el armamento menor del buque, que había estado depositado en el *Atahualpa* desde 1877, lo había encontrado completamente inutilizado y oxidado, motivo por el cual lo enviaba al Arsenal para que luego de la autorización respectiva, fuese enviado al fuerte Santa Catalina, para su reparación. Se trataba de cinco rifles sistema Enfield y once revólveres Remington y Colt. Consideraba Alayza, que no eran aparentes para el servicio en razón del tipo de munición que empleaban y pedía su reemplazo. Tramitado el pedido a la Comandancia General, se dispuso que en tanto durase la reparación, el comandante del buque pidiera fusiles peruanos reformados, más la munición correspondiente. Alayza formuló un pedido por 25 rifles sistema peruano y 2,500 tiros a bala, que mereció la aprobación del Ministro de Guerra y Marina, ordenando que el Parque General de Artillería efectuase la reparación y suministrase los rifles sistema peruano[134].

El 3 de marzo, el comandante Alayza solicitó a la Mayoría de Órdenes, el reemplazo del 1er. Maquinista José Armstrong, por sus costumbres alcohólicas, y pidió el traslado del 2do. maquinista del *Chalaco* Thomas Colquhoum, cuyos antecedentes eran suficientes para efectuar el reemplazo. Aprobada la solicitud por el Comandante General, pidió su ascenso a la categoría de 1er. maquinista, que el mi-

nistro del Solar aprobó, disponiendo además, que con fecha 6, Armstrong fuera dado de baja por su mala conducta e intemperancia[135].

En ediciones sucesivas, *El Comercio* comentó de los preparativos del monitor para efectuar pruebas en la mar, incluso una supuesta visita del Presidente que no se realizó. Sobre las pruebas en la mar, dijo que los tiros fueron felices y en cuanto al andar alcanzó 6 nudos sin forzar la máquina[136]. En efecto, el 14 de marzo, el comandante Alayza, cumpliendo las órdenes del Comandante General de Marina zarpó en la tarde con la Comisión de Ingenieros que debía inspeccionar el estado de las máquinas, y navegando a toda fuerza, arribó en el término de una hora a la caleta de Los Presos, en San Lorenzo, donde fondeó. La prueba de artillería la realizó contra un blanco a 575 yardas. Sus cañones volvían a disparar después de cinco años, con resultados satisfactorios. Terminada la prueba de artillería, el monitor regresó a su fondeadero en el Callao, navegando a toda fuerza, presión de calderas de 12 a 14 libras; las máquinas dieron 42 r.p.m y un andar medio de 6 nudos y funcionaron con regularidad y eficiencia.

Alayza comentaba que con las modificaciones hechas en los compresores de los cañones, habían desaparecido los defectos de retroceso, pero creía conveniente probar con carga de 50 libras, a fin de quedar convencidos de su eficacia. Se excusaba de informar sobre la planta de ingeniería, pues eso lo haría la Comisión de Ingenieros. Sí hacía notar la necesidad de que los timoneles practicasen el gobierno pues los actuales eran nuevos y requerían de ejercicios. El Comandante General tramitó este informe el 15, obteniendo del Ministro de Guerra y Marina la autorización para que dispusiera la realización de ejercicios de tiro en San Lorenzo, cuando lo creyera conveniente[137]. Sin embargo de todo esto; el comandante Alayza manifestó que hasta tanto no se cambiasen los tubos de las calderas grandes, no podría alcanzarse la presión de 20 libras que requerían las máquinas para funcionar con eficiencia.

El 15 de marzo, el Comandante General ofició a la Dirección de Marina acerca de la disponibilidad, en plaza, de tubos para las dos calderas grandes del *Manco Cápac*, teniendo en cuenta las existencias en ambos monitores en el Arsenal, en la P.S.N.C., en las casas Barros, Menchaca, Milne, y los entregados por Speedie, con todos los cuales podría hacerse el retubado. Los tubos eran de diez diámetros diferentes que variaban de 2 7/8" a 3 1/2", razón por la cual se las conocía como calderas diferenciales.

Pero el problema de las calderas era más grave y de mayor preocupación. Así, el 24 de marzo el Comandante General de Marina, por encargo del Presidente Prado, solicitó al Director de Obras de la factoría de la P.S.N.C., que las inspeccione e informe sobre su reparación. El citado Director, en efecto, las inspeccionó el 25 y presentó un detallado y extenso informe, en el cual expresaba que la reparación tomaría de 4 a 5 semanas, que no podía atender por tener que cumplir compromisos con la compañía.

En vista de ello, el Comandante General ordenó que el Inspector de Máquinas del Arsenal y el Director de Obras de la Factoría Naval, inspeccionen e informen sobre la reparación, lo cual cumplieron el 27, concluyendo en que ésta podría quedar terminada para el 5 de abril, dejando las calderas en condiciones de generar 20 libras de presión. El mismo 27, el Comandante General de Marina dio cuenta al Director de Marina sobre esta posibilidad y en esa misma fecha, el ministro del Solar, previa consulta con el Presidente, dispuso que la reparación la efectúe la Factoría Naval. Parece que se pecó de optimismo al considerar que la Factoría podría hacer el trabajo en dos semanas, en vez de las que había estimado la P.S.N.C.[138]

El 1° de abril, el Comandante General ofició al Superintendente de la Factoría, adjuntándole el informe del Inspector de Máquinas, acerca de los trabajos que se habían efectuado en el *Manco Cápac*. Al respecto, le hizo notar el tiempo perdido y lo pagado a los operarios todo lo cual en las circunstancias actuales, debían haberse aprovechado mejor. Visto que esos trabajos, por orden superior, habían estado a cargo del Director de Obras de la Factoría, le demandaba disponer que el tal Director informase en el día sobre ellos, y que además se procediera a cambiar todos los parches malos, colocando nuevos, recordándole al Director de Obras haberse comprometido a entregar listas las calderas grandes del monitor para el 5 de abril, que es lo que le había dado a entender al Gobierno[139].

El 4 de abril, el capitán de fragata Enrique N. Alayza, entregó el mando del *Manco Cápac* al capitán de navío Camilo N. Carrillo quien, como se sabe, fuera su comandante durante la etapa del viaje desde Estados Unidos hasta Río de Janeiro en 1869. En efecto, la noche del 3, el Ministro de Guerra y Marina, había hecho reconocer como Comandante del *Manco Cápac* a Carrillo, quien hacía poco, prácticamente desde el 13 de febrero, había reasumido las Direcciones de las Escuelas Naval y Preparatoria, al entrar en receso el Congreso, de cuya Cámara de Diputados había sido Presidente[140].

Así pues, al terminar el trimestre, el monitor no podía navegar por tener sus calderas grandes en reparación. La situación de dotación incompleta, que no pasaba de una treintena de hombres, restaba eficiencia a su capaciad combativa. El sector de fuego seguía limitado por la arboladura, el puente transversal y la pasarela hacia popa, igual que en el *Atahualpa*.

5.2.6. Monitor Atahualpa

La última actividad registrada, según informe de su comandante, capitán de fragata Gregorio Miró Quesada, había sido el 8 de mayo de 1878, cuando realizó la prueba de las calderas reparadas con el buque fondeado, habiendo funcionado todas las máquinas a vapor, y de la torre, sin restricciones. En octubre de 1878, el Comandante General de Marina, capitán de navío Miguel Grau, manifestaba que al no haber prestado el buque servicio alguno desde mayo, y habiéndosele practicado otras reparaciones, consideraba que podía salir a navegar en el litoral[141].

El 11 de marzo de 1879, con la Junta de Ingenieros a bordo, zarpó del Callao en la tarde, a la isla de San Lorenzo, fondeando en la caleta de Los Presos a unas 1,000 yardas. Realizó ejercicios de fuego, disparando dos tiros a pólvora y solo uno a bala, en razón de haberse obturado el oído del cañón izquierdo, con uno de los antiguos estopines de fricción existentes, que no pudo ser extraido. Según Miró Quesada, la prueba de artillería había sido completamente satisfactoria, esto es, que con solo pólvora los cañones no retrocedían, pero con bala sólida y saquete de 35 libras, el retroceso era solo de un pie, quedando aún 2 pies de corredera. Pero conviene recordar lo complicado del manejo de esta instalación artillera y la cantidad de gente que se necesitaba para operarla eficientemente, conforme se describe en el volumen 2 Tomo IX. Terminada la prueba de artillería, regresó al Callao, comprobando el buen funcionamiento de la máquina, 14 libras de presión en calderas y 33 r.p.m.; empleando 50 minutos entre caleta de Los Presos y el fondeadero del dique, la velocidad resultaba de unos 6 nudos.

En su informe, Miró Quesada dio cuenta que durante el regreso a la bahía el 1er.Ingeniero Federico Rondón, al aceitar la máquina fue golpeado por uno de los caballos en el pecho destrozándole totalmente el brazo izquierdo. A pesar de pedir, por señales a los buques fondeados, la presencia del médico de guardia, éste no acudió pues no estaba en su puesto. Rondón fue evacuado a tierra sufriendo la

amputación del brazo izquierdo. Era el único 1er. maquinista peruano de la Escuadra. Al elevar el Mayor de Órdenes este informe a la Comandancia General, manifestaba que por órdenes previas, el médico de guardia en ese día era el doctor Ignacio Dianderas de la *Independencia*, el mismo que había quedado arrestado a bordo, no pudiendo alegar como pretexto el cumplimiento de la Orden General del 18 de febrero, pues el 11 de marzo, día del accidente, Dianderas no había estado en el Arsenal[142].

A consecuencia del accidente la Mayoría emitió la Orden General que sigue:

> "Art.1°. Habiendo cesado las causas que motivaron la disposición contenida en la Orden General del 18 de pasado (febrero), ha resuelto el señor Comandante General, que en adelante los cirujanos de guardia permanezcan en sus buques, durante las veinte y cuatro horas señaladas como duración de aquella y que los demás de la Escuadra, que estén francos, no se separen de a bordo antes de las 5h p.m. a fin de que en caso de ser solicitados ocurran sin demora alguna al lugar de donde se les llame"[143].

El Comercio comentó que el ejercicio del *Atahualpa* había sido grandemente satisfactorio. En su viaje de ida y vuelta a San Lorenzo navegó 6 nudos sin forzar la máquina, lo cual excedía las esperanzas de los entendidos de la profesión. Los tiros hechos en la isla, sobre marcaciones designadas en ella, fueron bastante certeros y rápidos, dejando apenas intervalos de 7 minutos entre uno y otro disparo de cada cañón. "El éxito ha sido pues completo, lo bastante para felicitarnos de la disciplina y buen estado en que dicho buque resalta"[144].

No hay datos sobre la dotación de este buque entre enero-mayo de 1879. Lo último registrado indica que entre enero-setiembre de 1878, la tripulación era de 39, es decir, ligeramente superior a aquella de 34, establecida en 1871, cuando Balta decretó el desarme[145].

El 4 de febrero de 1879, el comandante del monitor, remitió al Arsenal para su posterior envío al Parque General de Artillería del Ejército, todo el armamento menor para su mantenimiento, reparación, y pavonado de los fusiles, como su mejor protección contra la humedad, visto que en el buque no había armero que cuidase de su conservación[146].

El 10 de marzo, Miró Quesada concurrió al citado Parque para inspeccionar sí la ametralladora que solicitó en otra oportunidad, era posible colocarla en el monitor. Alli se enteró que los rifles enviados en febrero ya estaban listos, por lo que el 14 solicitó a la Mayoría su entrega y devolver, a su vez, los rifles sistema peruano que provisional-

mente se le entregaran. Basaba su pedido, en que por lo estrecho del interior del buque, era muy difícil la circulación del personal armado con estos últimos. El Comandante General, al tramitar el 15 la solicitud de Miró Quesada, sugería se uniformase al sistema peruano todo el armamento menor de los buques de Armada. En su decisión del 17, el ministro del Solar expresó no ser posible atender a lo solicitado por Miró Quesada, al no haber munición aparente para los Remington, debiendo retener los del sistema peruano[147].

El 1° de abril, el comandante Miró Quesada manifestó a la Mayoría de Órdenes haber solicitado varias veces, la necesidad de colocar compresores auxiliares en los cañones para facilitar y dar seguridad a sus movimientos durante los balances. Al no haberse tomado acción alguna hasta la fecha, insistía en la colocación de esos compresores en la parte trasera de las cureñas, iguales a los del *Huáscar*, facilitando la operación de los compresores originales y reduciendo el peligro para los sirvientes de los cañones en balances excesivamente violentos. La Factoría Naval podía fabricarlos. Sí bien es cierto que el Comandante General reconocía ese inconveniente y recomendaba su fabricación para ambos monitores, en cambio hacía notar que ante las diversas juntas, en ninguna de ellas Miró Quesada había hecho presente tal necesidad, pues en caso contrario, se habría tomado acción oportuna[148].

El 2 de abril, el Comandante General elevó al Director de Marina, con opinión favorable, la solicitud del ingeniero de Marina, Roberto Reid, natural de Escocia, ofreciendo sus servicios como 1er. maquinista en el *Atahualpa* o cualquier otro buque, adjuntando además los certificados siguientes: Consejo del Almirantazgo británico de 1872; compañía de vapores de 1872, visado por el Cónsul inglés en el Callao; certificados de su servicio a bordo de los vapores de la P.S.N.C. desde 1872 hasta la fecha, visados también por el Cónsul[149].

El 4 de abril, el nuevo Mayor de Órdenes del Departamento, capitán de navío Amaro G. Tizón, contrató a Roberto Reid como 1er. maquinista del *Atahualpa*, o para servir en cualquier otro buque o dependencia, por un año. Su sueldo sería de 150 soles por mes, 20 soles por gratificación de mesa cuando estuviere embarcado, más la ración de armada. Sí no, solo 150[150].

Al terminar el trimestre, el monitor *Atahualpa* aparentemente estaba en capacidad de navegar y disparar con el sector de fuego limitado como se ha visto en el *Manco Cápac*. Pero lo más importante, no tenía dotación completa, y la que había no estaba entrenada.

5.3. LOS TRANSPORTES

Al comenzar 1879, la Armada contaba con tres: *Chalaco*, *Talismán* y *Limeña*. Su estado era, en general, satisfactorio, excepto el último de ellos que, según la *Memoria* de Grau de 1878, debería reparársele o cambiársele calderas[151].

5.3.1. Vapor Chalaco

No hay registros de las actividades de este buque en 1875, y primeros meses de 1877, pero lo cierto es que en 1873 se le puso calderas nuevas y, en 1874, participó en la Escuadra de Evoluciones, colaborando activamente en el debelamiento de la revolución pierolista de ese año. En 1876 también transportó tropas al sur, ante un intento revolucionario en Torata.

Otros factores llevaron a que en mayo de 1877 se emprendiera una nueva y completa reparación de sus máquinas y calderas, que lo dejaron, según comenta Grau en su *Memoria* de 1878, en "excelentes condiciones" y la Escuadra con "un transporte que prestará por mucho tiempo importantes y activos servicios en cualquier comisión". Lo que sigue lo confirma[152].

El 10 de enero de 1879, el Comandante General de Marina, en virtud de una orden que recibiera del Presidente Prado por telégrafo, como anticipo a órdenes posteriores, dispuso la salida del *Chalaco* al litoral norte, emitiendo las instrucciones siguientes:

> "En el acto que reciba US esta comunicación, zarpará con el buque de su mando y se dirigirá al puerto de Casma, en el que desembarcará los pasajeros que conduce verificándolo si es posible sobre las máquinas, hecho lo cual emprenderá rápidamente su viaje a Salaverry, en donde desembarcará la caballada y pasajeros, que para éste conduce. Ejecutado ésto, continuará su viaje a Pacasmayo y esperará las instrucciones que le imparta el Gobierno, directamente o por conducto de esta Comandancia, poniendo esto desde Salaverry en conocimiento del Prefecto del Departamento de La Libertad, al que sujetará sus procedimientos. Su viaje lo hará cerca de la costa para hacer un examen prolijo de ella y procederá, conforme a las preocupaciones que se le comunicaron en su último viaje al sur, respecto al vapor *Santa Lucía*"[153].

El Comercio daba la noticia de que el *Chalaco* saldría en comisión al norte conduciendo, entre otros, 150 caballos para el escuadrón Húsares acantonado en el norte. En otra noticia, decía que salió el 11 en la noche[154].

Cumplida su comisión, el comandante del *Chalaco*, capitán de fragata Manuel Villavisencio, informó haber llegado a Pacasmayo el 14 en donde esperaba órdenes. Su problema principal consistía en la imposibilidad de conseguir raciones frescas al precio oficial, pues en el puerto le pedían 0.75 soles por ración. Ni el Prefecto, ni las aduanas de Salaverry y Pacasmayo, estaban en condiciones de financiar su adquisición, por lo cual Villavisencio había tenido que recurrir a las economías del buque, comprándolas a 0.50 soles por ración, monto que esperaba le fuese reintegrado[155].

Su comisión, hasta este momento, nada tenía que ver con la situación de emergencia internacional. Al 26 de febrero, el *Chalaco* seguía en Pacasmayo, listo para conducir al Prefecto de Lambayeque a la isla de Lobos, cumpliendo órdenes. De esta comunicación se desprende que su requerimiento de leña para calderas, tampoco lo había podido satisfacer el Prefecto de La Libertad, capitán de fragata Carlos Ferreyros, por no tener disponibilidad de fondos, y del mal estado y servicio de la línea telegáfica[156].

El 14 de marzo, ya en el Callao, Villavisencio completó su informe a la Mayoría sobre la comisión realizada en la costa norte. Así, decía, que el 8 de marzo según orden telegráfica del Ministro de Guerra y Marina, había zarpado de Pacasmayo con indicaciones del Prefecto de Lambayeque, para Eten y Pimentel, en donde embarcó 20 palos de balsa para Callao. El 10 zarpó de Pimentel, recaló en Pacasmayo, en donde recogió al Prefecto de La Libertad y a 40 Húsares, lo que quedó terminado el 11, zarpando para Salaverry, en donde embarcó el 12 todo el regimiento. Zarpó en la noche y luego de 36 horas de navegación fondeó en Callao. Condujo un total de 233 hombres, 53 cantineras, 5 pasajeros y 190 caballos. El viaje se había realizado sin novedad[157].

Estando en el norte, sucedieron confusiones en cuanto a las órdenes recibidas desde Lima, pero pedida su aclaración por el Comandante General de Marina, resultó que un primer telegrama fue firmado por el Presidente Prado, y un segundo por el Director de Marina, y ninguno de ellos por el Comandante General, como le pareciera al Comandante Villavisencio. No cabe duda que este proceder no era benéfico a la eficiencia del servicio[158].

El Comercio dio cuenta que antes del mediodía del 14, el *Chalaco* había fondeado procedente de Salaverry, trayendo al regimiento Húsares de Junín, fuerte de 205 hombres y sus respectivas monturas. El regimiento quedaría acuartelado en el Arsenal, hasta su traslado a Lima[159].

5.3.2. Vapor Talismán

Según la *Memoria* de 1878 del Ministro de Guerra y Marina, este buque se encontraba expedito y en servicio, después de haber sido recorridas sus máquinas y calderas[160].

A comienzos de 1879, el comandante, capitán de fragata Leopoldo Sánchez, informaba a la Mayoría de Órdenes del cumplimiento de las instrucciones para regresar al Callao, recibidas del Presidente Prado por telegrama, vía el coronel Prefecto del Departamento de Tarapacá. Llegó a este puerto el lunes 6 de enero a las 5h 18m a.m., después de 102 horas de navegación, procedente de Iquique, de donde había salido el 2 de enero. Durante el viaje consumió 46 toneladas de carbón, y se rompieron dos tubos de caldera[161].

Según comentarios publicados en *El Comercio*, el transporte requería de reparaciones serias en su máquina, así como en su obra viva, muy sucia en ese momento. Fue visitado por el Comandante General de Marina. Volvió a salir en la noche del lunes 6 con destino a Pisagua, a fin traer a los electores que debían nombrar los concejos municipales. A su regreso entró al dique el sábado 11 y salió el 16[162].

El 31 de enero, el Comandante General de Marina ofició al Ministro de Guerra y Marina, respecto al reemplazo del armamento menor de los buques de la Escuadra, conforme a las órdenes recibidas. En esta oportunidad adjuntó el del *Talismán*, buque en el cual por orden de la Comandancia General, se le había instalado cuatro cañones Blakely, rayados, de a 18. También manifestaba de la Haza, que una vez recibidos los fusiles y demás, según pedido, enviaría al Parque General de Artillería, los rifles sistema Sneyder, en malas condiciones. Urgía, al ministro, decidir sobre el pedido, para que el *Talismán* pudiera zarpar lo antes posible.

El 1° de febrero, el ministro del Solar aprobó el pedido y además que se suspendan los tiros de ordenanza, por lo cual no se entregaron cápsulas. El armamento entregado fue el siguiente:

12 rifles peruanos, con sus respectivos sables, bayonetas y vaynas
12 fornituras completas
12 porta rifles
12 tapones
10 sables de abordaje
10 hachuelas
1,250 cápsulas a bala para rifle peruano
200 libras de pólvora para cañón de 12 libras

400 estopines de fricción para cañones de a 12 lbs. sistema Blakely
200 balas de 12 libras

La Factoría Naval debía fabricar:
4 cacerinas con sus correajes
4 miras de puntería para cañones de a 12 lbs.
4 alzas de puntería para cañones id.
4 cuñas de puntería para cañones id.

Parece haber una discrepancia en la artillería. De una parte se dice que son cañones de 18 libras, pero la munición es para 12 libras[163].

El 7 de febrero, el Comandante General elevó un oficio al Ministro de Guerra y Marina, dando cuenta de todo el armamento menor remitido en calidad de depósito al Parque General de Artillería, con su autorización, una miscelánea de rifles y revólveres existentes, como sigue: Sharp, Minié, Sneyder, Remington, Comblain, Colt, Enfields y Winchester[164].

El Comercio, dio cuenta que el *Talismán* salió del Callao el 27, en comisión del servicio[165]. Asimismo, transcribió una noticia del diario *La Bolsa* de Arequipa del 24 de marzo, sobre la llegada por tierra el 20 desde el Cusco, del batallón Zepita y su viaje a Mollendo el 21, para su posterior traslado a Iquique. El vapor que lo llevaría también conducía al regimiento de Húsares de Junín[166].

El *Talismán* no era un buque cuyas calderas escapasen al problema generalizado de cambio de tubos. Así, el 3 de abril, el comandante Sánchez, solicitó a la Mayoría el cambio de tubos de calderas, y como no había cantidad suficiente en el Arsenal, pedía adquirir en plaza 60 tubos de las medidas que especificaba en su pedido. Se necesitaban 228, aparte de los de estay. El pedido fue tramitado el 7 de ese mes, pero el Comandante General advertía al ministro del Solar que, por la urgencia, él ya había autorizado su entrega adelantada en forma provisional, acción que el ministro aprobó el mismo día[167].

5.3.3. Vapor Limeña

Cabe recordar que este buque, construido en 1859, había sido adquirido de la P.S.N.C. en 1877, a raíz de la revolución pierolista de ese año. En los registros consultados del Archivo Histórico de Marina, no aparecen datos en el primer trimestre de 1879, por lo que toda la información que se consigna a continuación es de fuente periodística.

Así, por noticia de *El Comercio*, se conoce que a comienzos de año se encontraba en Mollendo, aunque al día siguiente daba cuenta de

su llegada al Callao, procedente de Arica[168]. El mismo diario dio cuenta que el Comandante General de Marina lo inspeccionó el 19 de enero, visitando otros buques de la Armada[169]. En otra nota, decía que el *Limeña* había salido de dique el 21 en la mañana con sus fondos limpios. Se dotaría al transporte con cañones de mayor calibre. Grau, en su *Memoria* de 1878, expresaba que tenía un cañón de 9 libras[170].

Según *El Comercio*, el *Limeña* había embarcado 30,000 raciones, bultos y pertrechos para desembarcar parte en Mollendo y parte en Arica, probablemente para las fuerzas acantonadas en el sur. Debía embarcar, además, al batallón Cazadores de la Guardia N° 7, que había llegado en el tren de 1h p.m. "El batallón, de 600 plazas es un lujo de disciplina y los soldados rebosan de alegría y entusiasmo". También embarcaría otro batallón, el N° 5. Se esperaba que el buque saliera en la tarde del 7 de marzo[171].

En efecto, *El Comercio* traía el comentario siguiente:

> "El 7 en la noche salió el *Limeña*. El embarque de la división concluyó a las 8h 45m p.m. habiendo principiado a las 5h p.m., hora en que vino de Lima el Cazadores del Cuzco.
>
> Los vivas al Perú, al Presidente, al jefe de la división, a los jefes de cuerpo y a los cuerpos mismos, no se han interrrumpido un momento.
>
> Desde la tarde, así la plaza Victoria como el malecón estaban inundados de gente y más de un joven interpolado entre los soldados, marchó en la división.
>
> Los fleteros se disputaban el remolque de las lanchas y aún las despedidas mismas entre los que se iban y los pedazos del corazón que dejaban en el muelle, eran despedidas ruiseñas; risueñas como la quietud del mar en ese instante, como la claridad de la luna, como la santidad del entusiasmo que en todos se evidenciaba. Ya lejos las lanchas, se alcanzaba todavía a oir el eco de las bandas militares y en sus intervalos los respectivos vivas"[172].

El Comercio dio cuenta que el transporte había llegado al Callao en la noche del 15, directamente desde Iquique, en donde desembarcó la división sin novedad, y que fue entusiastamente recibida[173]. *El Comercio* comentaba que el *Limeña* estaba por salir el 24 con el objeto de tomar en Pisco y llevar a Iquique, al regimiento 2 de Mayo, que había salido de Ayacucho y que a la fecha debía estar en Ica[174].

El mismo diario, dio cuenta que el Presidente Prado había estado en el Callao el martes 25, reunido en la casa prefectural con los señores Ministro de Guerra y Marina, Prefecto, Comandante General de Marina y algunos comandantes de la Armada, hasta las 5h 30m p.m. en que regresó a Lima. El ministro del Solar, sin embargo, esperó hasta despachar el *Limeña*, que salió a las 3h a.m. (del 26) en comisión

del servicio[175]. Según *El Comercio*, el buque llegó a Mollendo en la tarde del 28, conduciendo la segunda división de nuestro ejército enviada al sur. El 29, el buque seguía en ese puerto[176].

El mismo diario comentaba una noticia traída por el vapor *Coquimbo*, sobre la salida del *Limeña* de Mollendo el viernes 29 a las 7h 30m p.m., por lo que estimaba llegaría a su destino (Iquique) el sabado 30 en la noche. Conducía el resto del batallón Zepita, que con la fuerza embarcada en Pisco, llegaba aproximadamente a 1,500 hombres[177]. Según telegrama oficial de Iquique, el *Limeña* había conducido y desembarcado la 2a. división del ejército del sur, cuyo Comandante General era el coronel Belisario Suárez[178].

5.3.4. Vapor Oroya

El *Limeña* se compró a la P.S.N.C. en 1877 en ocasión de la revolución de Piérola en este año. Ahora, nuevamente el Gobierno, apreciando que se necesitaba un transporte más para la escuadra para satisfacer el esfuerzo de guerra, luego de conversaciones con el gerente de la P.S.N.C., convino en la compra del vapor *Oroya* o el *Islay*, decisión que el Ministerio de Guerra y Marina oficializó con la promulgación de un decreto supremo de fecha 26 de marzo. El vapor seleccionado fue el *Oroya* al precio convenido de 58,333 libras esterlinas, 6 chelines y 8 peniques al contado, incluidos los artículos y demás enseres que contuviera, excepto el equipaje de los empleados. Se encargó al Ministerio de Hacienda extender la correspondiente escritura, a cuya firma se haría efectiva la cantidad arriba mencionada, quedando la operación exonerada del pago de timbres[179]. A estar por la fecha de compra, este vapor no estuvo incluido en la primera apreciación naval expuesta ante el Consejo de Ministros el 7 de marzo. Su dotación recién sería designada en abril, correspondiéndole al capitán de navío Toribio Raygada, ser su primer comandante. El *Oroya* era de 1,117 T.R.[180]

6. LAS ESCUELAS

6.1. ESCUELA NAVAL Y PREPARATORIA

El Comercio comentaba que entre el 6 y 15 de enero, los alumnos de las Escuelas Naval y Preparatoria habían rendido los exámenes privados, correspondientes al año escolar de 1878. Presidió el Jurado el Director titular, capitán de navío Camilo N. Carrillo, en los cursos de

Mecánica e Historia Moderna. Continuando con los exámenes, el 8 los alumnos dieron Historia Romana, Física y Trigonometría, Historia Griega y de Oriente. A esta fecha, Carrillo estaba de Presidente de la Cámara de Diputados[181].

La Lista de Revista de Comisario del 14 de enero de 1879, en el pontón-escuela *Meteoro*, consignaba 144 alumnos de la Escuela Preparatoria, de los cuales estaban presentes 124, con 15 enfermos, 3 con licencia y 1 ausente. Como se verá más adelante, solo 61 de los 124 rindieron exámenes[182]. A estar por la Lista de Revista del 12 de abril de 1879, no hubo en enero alumnos en la Escuela Naval[183].

El 22 de enero, *El Comercio* publicó la relación nominal de los miembros del Jurado para los exámenes públicos de ambas Escuelas que, con ligeras diferencias, aparece más adelante[184].

En otro aspecto de la noticia, comentaba el mismo diario, que se había ordenado abonar dos sueldos a los profesores de las Escuelas Naval y Preparatoria, que se les adeudaba desde agosto 1878, y que el doctor Barinaga se habría excusado de formar parte del jurado[185].

El Comercio dio cuenta que, a partir de las 12h 30m p.m. del 26 de enero, saldrían embarcaciones especiales desde el muelle de piedra, para llevar al *Marañón* a las personas invitadas a presenciar los exámenes públicos de las escuelas citadas. En efecto, dicho aviso se basaba en la comunicación contenida en el *Programa por el cual serán examinados los Alumnos de las Escuelas Naval y Preparatoria en los días 26 y siguientes del mes de enero de 1879, Lima 1879* [186]. Estos exámenes públicos correspondían al año escolar de 1878. El programa impreso era una publicación de 249 páginas que detallaba lo siguiente:

a. Cuadro de los profesores de la Escuela Preparatoria (ver página siguiente).

b. Relación de los Cursos para cada año de la Escuela Preparatoria, con indicación de los Profesores para cada uno y de los Alumnos que rendirían la prueba pública correspondiente. Se observa, sin embargo, que el número de alumnos que darían el examen de cada materia, variaban de 1 á 2 hasta 31, dependiendo también del año en que estaban.

c. Detalle del número y contenido de las lecciones de que constaba cada uno de los cursos en que serían examinados los Alumnos de Preparatoria, y que se reproduce en forma resumida en el *Anexo B.*

El 27 de enero, *El Comercio* trajo noticias de la conducción y resultados del domingo 26, primer día. Así decía que el jurado se había

PUESTO	GRADO/NOMBRE	MATERIA QUE ENSEÑA
Director	Capitán de navío Camilo Carrillo (*)	Astronomía y Táctica Naval
Sub-Director	Capitán de fragata José M. Marquina (**)	
Sub-Director	Capitán de corbeta Manuel I. Espinosa (**)	Artillería y Pilotaje
Jefe de Detall	Capitán de fragata Gdo. Froilán Morales	Práctica cálculos de navegación
Jefe de Detall	Capitán de corbeta Darío C. Gutiérrez	Aritmética Práctica
	Señor Demetrio Ampuero	Aritmética Práctica
Ayudante	Alférez de fragata Isidro Vargas	Geodesia e Hidrografía
Profesor Auxiliar	Alférez de fragata Fortunato Salaverry	Astronomía y Táctica Naval
Médico	Cirujano de 2da. J.R. Fonseca	Higiene Naval
Capellán	Presbítero M. Gil	Religión
Profesor	Alférez de fragata Carlos L. Rodríguez	Geometría y Trigonometría
Profesor	Doctor P. Valero	Física, Química y Mineralogía
Profesor	Doctor A. Arias	Derecho Internacional Marítimo
Profesor	Doctor J. F. Marticorena	Geometría Descriptiva, Estereotomía y Dibujo
Profesor	Doctor A. García Godos	Análisis, Mecánica y Álgebra de 2do.
Profesor	Doctor A. García	Historia Antigua de Oriente, Griega, Romana, Media, Moderna y del Perú
Profesor	Doctor M. B. Pérez	Gramática y Composición Castellana, Literatura y Filosofía
Profesor	Señor E. Benites	Geografía Antigua, Moderna y del Perú
Profesor	Señor M. A. Urbina	Aritmética Demostrada, Álgebra de 1ro. y Dibujo
Profesor	Señor Sebastián Lorente y Benell	Francés
Profesor	Señor T. Antony	Inglés
Profesor	Señor Courtheaux	Armas, Gimnasia y Tiro al Blanco

(*) En el Congreso
(**) Sub-Director de la Escuela Naval y de la Preparatoria.

dividido en cuerpos: para Geometría y 2° año de Álgebra lo conformaron el contralmirante de la Haza, Manuel I. Espinosa, coronel Castañón y Dr. Melchor García, presididos por el Dr. Mariano Felipe Paz Soldán. Este último debe haber sido uno de los invitados por el Presidente de la Haza. El Jurado de Historia lo conformaron los doctores Sebastián Lorente, Germán Fuentes Chávez y Adolfo Villagarcía, presidiendo Lorente.

El corresponsal hacía mención sobre la asistencia del jurado: cuatro se excusaron y otros no fueron porque no les tocaba, según programa; público asistente escaso, a pesar de los vínculos familiares que podía haber habido. De todas maneras, el examen había sido exitoso. Los resultados alcanzados por cada uno de los examinados en los

días programados, permiten consolidar la relación nominal de los alumnos, que se ofrece más adelante. El 26 se examinó sobre Geometría Elemental, Historia Antigua de Oriente y Griega, Historia Romana, Historia de la Edad Media, Historia Moderna y Álgebra[187].

Respecto a los exámenes del día 27, del jurado solo asistieron el capitán de navío Hipólito Cáceres, el capitán de corbeta Manuel I. Espinosa y E. Benavides, y el Dr. M. García, comentando que el mismo hecho de ser tan numeroso y haberse dado a publicidad indebida al examen privado, se restó interés a los públicos. En ese día se examinó Trigonometría, Filosofía, Geografía Moderna, Geografía Antigua y Composición Castellana[188].

Para los exámenes del día 28, el Jurado se dividió en tres secciones, como sigue[189]:

MATERIAS	JURADOS
Análisis y Mecánica	Antonio de la Haza que lo presidió, el decano de la Facultad de Ciencias Dr. Folkierski, Dr. Granda, C. de N. Hipólito Cáceres, C. de C. Emilio Benavides
Historia del Perú	Dr. Lorente que presidió y Dr. F. Chávez
Francés y Literatura	Capitán de navío Hercilio Cabieses
Física	Dr. F. Chávez, C. de N. Hipólito Cáceres y Dr. Castro Tramarria, habilitado al Jurado

En su edición del 30 de enero, *El Comercio* comentaba que en este día concluirían los exámenes públicos, quedando solo por examinar Economía (sic) y Derecho Internacional Marítimo. Nuevamente resalta la escasa concurrencia. Se esperaba la asistencia del Presidente Prado para el término de los exámenes y clausura del año escolar, pero no ocurrió así[190].

Las materias examinadas fueron: Mineralogía y Geología, Química, Inglés, Higiene Naval, Práctica de Cálculos de la Navegación, Geometría Descriptiva. En todos hubo lucimiento. Finalmente, *El Comercio* dio cuenta que el 30 los alumnos rindieron exámenes de Astronomía ante el jurado compuesto por de la Haza, y el decano de la Facultad de Ciencias Dr. Folkierski, y en Derecho Internacional Marítimo lo fue el Dr. Villagarcía.

El Comercio, en su edición del 31, consigna una anécdota, ocurrida en el examen de Derecho Internacional que dice así:

"Contestando al examinador Dr. Villagarcía, dijo un alumno:

- No es pirata el buque que desconoce la autoridad del Gobierno

constituido, para sostener una causa política. Ninguna nación puede intervenir en los asuntos internos de otra sin ajar su dignidad.

Uno de los jefes del jurado reconvino al profesor por las teorías sustentadas por el alumno".

Era obvio que esa anécdota tenía relación directa con la rebelión del *Huáscar* e intervención de las fuerzas inglesas en 1877[191].

Conviene recordar que cuando estos exámenes, semi públicos se podría decir, se llevaban a cabo, el Director propietario, capitán de navío Camilo N. Carrillo, estaba desempeñándose como Presidente de la Cámara de Diputados, Cámara que entraría en receso el 4 de febrero. Así, pues, Carrillo solo reasumió la Dirección el 13 de febrero[192]. Por eso es que el Sub-Director, el capitán de fragata José M. Marquina, fue quien leyó el discurso en el día de la clausura del año escolar, cuyo texto, se inserta a continuación:

"Sr. Contralmirante

El éxito de los exámenes que US y el respetable Jurado han presentado me excusa de ocurrir a otros medios para demostrar el notable aprovechamiento de estas Escuelas, durante el año escolar que hoy termina.

Haciendo el resumen de los calificativos dados por el ilustrado Jurado en las presentes actuaciones, a los alumnos de los diferentes cursos que se han examinado según consta por las actas respectivas, tengo la satisfacción de presentar a US el siguiente cuadro:

Sobresalientes en varias clases	107
Muy buenos	62
Buenos	85
Medianos	3

Siendo de notar que ninguno ha sido aplazado ni reprobado; y entre los que han merecido ser clasificados como sobresalientes, tiene mayor número de estos calificativos el alumno don Lizardo Reyes, que lo ha obtenido en nueve de los diez cursos de que ha rendido pruebas, habiéndose distinguido por su conducta durante el presente año los alumnos Luis B. Arce y Bruno Bueno, que se han disputado la medalla de plata resultando favorecido el primero.

En la Memoria que oportunamente elevé al Supremo Gobierno, tuve el honor de dar cuenta minuciosa de la marcha de las Escuelas, cumpliendo también con el deber de recomendar a los señores jefes y oficiales que tan eficazmente han contribuido al satisfactorio resultado de los exámenes.

US que por su alta posición a la cabeza de la Armada Nacional, se interesa más que nadie en su progreso y desarrollo, comprende bien que el porvenir de la Escuadra se halla íntimamente vinculado al de esta Escuela; y no puedo menos de ver con grata satisfacción todo lo que significa un adelanto para ella.

Confío en que el Supremo Gobierno, en vista del informe que este respetable Jurado le dirija, se convencerá de que sus generosos y constantes esfuerzos en favor de las Escuelas, son de alguna manera recompensados por el éxito.

Antes de concluir, debo dar las gracias a los señores miembros del Jurado que se han dignado solemnizar con su asistencia los exámenes, no obstante las molestias que esto les ocasiona.

Toca a US ahora hacer efectivo el premio que el reglamento acuerda a los alumnos que se han distinguido por su aprovechamiento y buena conducta".

A continuación, se procedió al acto solemne de la distribución de medallas que se adjudicaron, la de oro al alumno Lizardo Reyes, para quien el examen había sido una completa y merecida ovación y la de plata a Luis B. Arce, que era uno de los cuatro alumnos que concluirían sus estudios el año próximo. La *Memoria*, en efecto fue presentada el 22 de enero, pero solo se difundió en julio en *El Peruano* y siendo su lectura muy recomendable, se reproduce en el *Anexo C*[193].

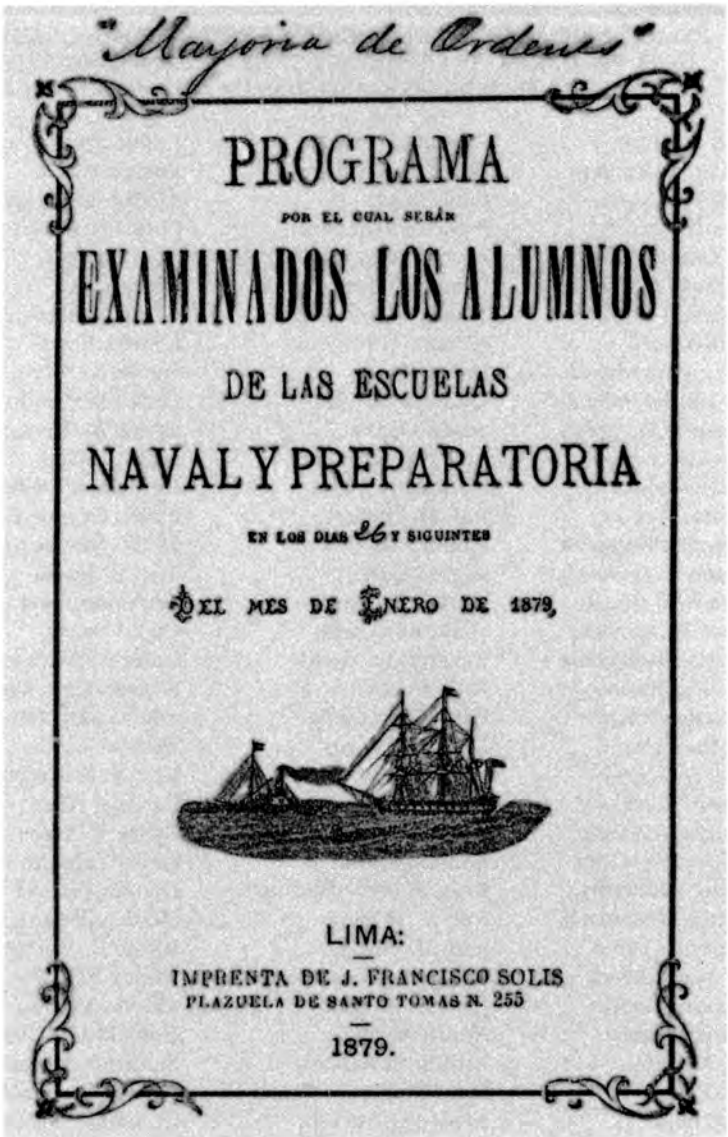
A continuación se presenta la relación consolidada de los 61 alumnos examinados, de acuerdo con los nombres que aparecían en las ediciones que se han reseñado de *El Comercio*, más los alumnos convocados según el Programa de exámenes antes referido, haciéndose notar que la relación nominal de 78 alumnos, era inferior a los 144 que figuraban en la Lista de Revista de enero de 1879 (ver cuadro de la página 132).

No pasaría mucho tiempo para que parte de esos alumnos llenasen páginas de gloria en la guerra.

El 3 de febrero de 1879, el Comandante General comunicó al Ministro de Guerra y Marina de los resultados de los exámenes públicos realizados en las Escuelas Naval y Preparatoria, de los cuales él, precisamente, había sido nombrado Presidente del Jurado. Los exámenes se llevaron a cabo los días 26, 27, 28, 29 y 30 de enero, en el buque-escuela *Marañón*. Lamentablemente, en el oficio falta el cuadro anexo con la relación de todos los alumnos y clases, y las calificaciones que obtuvieran. Sin embargo, menciona que de las 265 calificaciones hechas por el Jurado, 114 fueron sobresalientes, 62 muy buenas, 86 buenas y 3 medianas, mostrando una pequeña diferencia con lo expresado por Marquina.

El Presidente del Jurado, Antonio de la Haza, detallaba que:

"Entre los 43 alumnos que habían obtenido el calificativo de sobresaliente, don Lizardo Reyes contaba con mayor número, pues obtuvo nueve en los diez cursos de que fue examinado y por consiguiente se le señaló para ocupar el N° 1 en la compañía de alumnos. El N° 2 fue asignado a don Luis B. Arce por haberlo así acordado la Junta de profesores


"Mayoria de Ordenes"

PROGRAMA

POR EL CUAL SERÁN

EXAMINADOS LOS ALUMNOS

DE LAS ESCUELAS

NAVAL Y PREPARATORIA

EN LOS DIAS 26 Y SIGUIENTES

DEL MES DE ENERO DE 1879.

LIMA:

IMPRENTA DE J. FRANCISCO SOLIS

PLAZUELA DE SANTO TOMAS N. 255

1879.

Carátula del libro *Programa de Exámenes para los Alumnos de las Escuelas Naval y Preparatoria* en enero de 1879. (Reproducida de: Biblioteca del Museo Naval del Perú Julio J. Elías Murguía).

RELACIÓN DE ALUMNOS DE LA ESCUELA PREPARATORIA QUE FIGURAN EN EL PROGRAMA DE EXÁMENES DE ENERO, COMPLEMENTADA CON AQUELLAS RELACIONES APARECIDAS EN *EL COMERCIO* EN 1879

Luis E. Albrech
Manuel Alcántara
Felipe Alcorta
Luis B. Arce *
Clemente Alcalá
Octavio Ayulo
Federico Abril
Carlos Abril
Isaac Barandiarán
Carlos Barandiarán*
Pedro F. Borgoño
Augusto Bar
Tomás Buckley
Manuel Baca
Federico Bergman
Bruno E. Bueno
Ismael E. Bueno
Jesús Bustamante
Narciso Basagoitia
Ricardo Barroso
Ricardo Bravo
Arturo Cabrera
José M. Carrillo
Martín Carrillo V.
Artemio Carvallo
Baldomero Cater
Carlos Calderón
Ricardo Cavenecia
Enrique Correa
Enrique Chávez
Ramón Dueñas
Emilio Escobar
Manuel Elías
Juan Elías
José Elías
Augusto Fonseca
Pío Forcelledo
Florentino Flores
Telésforo Flores
Emilio Frías
Francisco Gamarra
Javier García Maldonado
Grimaldo Gargurevich
Tomás Gargurevich
Nicanor Goycochea
José Gamarra
Lisandro García
Senén García
Aníbal García
Francisco Gómez
José H. Huguet
Emilio Iriarte
Miguel Laca
Francisco Lastres
Mario La Cotera
Eduardo La Fuente
Cruz Loyola
Edmundo Loyola
Eduardo Loyola
César Lissón
Oswaldo Lama
Carlos Leguía*
Enrique Mifflin
Joaquín Miró Quesada
José A. Morante
Juan H. Mulgrew
Próspero Monsalve
Juan H. Melgar
Arturo Narvarte
Adalberto Narvarte
Luis Olivera
Alonso Olivera
Eduardo O'Donnell
Miguel Pardo
Carlos Posth
Eliezer Portal
Alberto Quiñones
Carlos S. Rázuri
Abel Raygada
César Ríos
César Romero
Lizardo Reyes
Daniel S. Rivera
Carlos Revoredo
Carlos A. Salazar
Luis F. Suárez
Germán Schreiber
Emilio San Martín
Emilio Sánchez Lagomarsino
Juan F. Selaya
Fernando Soria
Carlos Swett
Federico Sotomayor
Ernesto Silva Rodríguez
Adolfo Santillana
Ricardo Sartory
José M. Saavedra
Carlos E. Terry
Carlos B. Tizón
Pedro Vidaurre
Hernán Velarde
Melchor Velarde
Martín C. Valdez
Héctor Villarán
Alfredo Vargas
Grimaldo Villavisencio
Benjamín Valega
Mauro Valderrama
Domingo Valle Riestra
Adolfo Vildósola
Alberto Vargas*

* Además de rendir los exámenes de Preparatoria, también rindieron los de la Escuela Naval en Derecho Internacional Marítimo, Astronomía Primer Año, Higiene Naval y Práctica de Cálculos de Navegación.

del establecimiento en elección practicada entre el nombrado y don Bruno Bueno quienes no habían cometido falta alguna durante el último año escolar".

Con respecto a los premios, conforme al artículo 260 del Reglamento, se entregó la medalla de oro por su contracción a Lizardo Reyes, y la medalla de plata por su buena conducta a Luis B. Arce.

"Aquí –decía de la Haza– debía terminar este oficio señor Ministro, pero debo manifestarle que ha sido muy notable la falta de concurrencia de la mayor parte de los señores que fueron designados para componer el Jurado, tanto que me he visto obligado a invitar a algunas personas para poder tener número suficiente de examinadores en los ramos extraños a la profesión. Esta falta que cada año se ha dejado sentir, no puede menos que probar la poca importancia que hoy se dá a los exámenes públicos cuyas actuaciones, según el Reglamento General de Instrucción, están abolidas en la Universidad; y me permito someter a la consideración del Supremo Gobierno la idea de modificar los reglamentos de estas Escuelas, disponiendo que los exámenes sean privados, debiendo formarse el Jurado del Cuerpo de Profesores y de una comisión de Jefes de la Armada para el examen de los cursos profesionales, pudiendo permitirse la asistencia a los padres de los alumnos, siendo el fallo de este Jurado del mismo valor que el que ha tenido el que anualmente ha nombrado el Gobierno para las actuaciones públicas".

El ministro del Solar, con fecha 4 de febrero, resolvió contestar en términos satisfactorios.

De la Haza acompañaba también, una relación de los señores que compusieron el Jurado, cuya nómina se da a continuación, en la cual se consigna el número de días que asistieron, de un total de cinco que duraron los exámenes, y que motivara la queja de de la Haza, quien no asistió un día por estar en un Consejo de Guerra[194]:

Presidente: Sr. contralmirante Antonio A de la Haza	(4)
Vocales	
Capitán de navío Hercilio Cabieses	(3)
Capitán de navío gdo. Enrique Carreño	(1)
Capitán de navío gdo. Hipólito Cáceres	(4)
Coronel de artillería gdo. Emilio Castañón	(1)
Coronel de artillería gdo. Arnaldo Panizo	(No asistió)
Capitán de fragata gdo. Enrique N. Alayza	(No asistió)
Capitán de fragata gdo. Manuel M. Carbajal	(No asistió)
Capitán de fragata gdo. Ramón Freire	(No asistió)
Capitán de fragata gdo. Eugenio Raygada	(No asistió)
Capitán de fragata gdo. Manuel I. Espinosa	(5)

Capitán de fragata gdo. Federico Rincón	(se excusó)
Capitán de fragata gdo. Emilio Benavides	(3)
Doctor Sebastián Lorente	(2)
Doctor José Granda	(1)
Doctor Agustín de la Rosa Toro	(No asistió)
Doctor Manuel A. Barinaga	(se excusó)
Doctor Manuel Dulanto	(No asistió)
Doctor Melchor García	(2)
Doctor Adolfo Villagarcía	(3)
Doctor P. Pradier Foderé	(No asistió)
Doctor Federico Manrique	(No asistió)
Monseñor Pedro García y Sanz	(se excusó)
Monseñor Germán de la F. Chávez	(2)
Ingeniero Uladislao Folkierski	(2)
Ingeniero Eduardo Habich	(No asistió)
Ingeniero Teodoro Elmore	(No asistió)
Ingeniero Joaquín Capelo	(No asistió)
Geólogo Antonio Raimondi	(No asistió)
Invitados por el Presidente del Jurado	
Doctor Lescadio García	(3)
Capitán de corbeta Juan de los Heros	(1)
Cirujano de la *Independencia* Doctor Ignacio Dianderas	(1)

La nómina de los civiles miembros del Jurado, como se ve, reunía a personajes muy ilustres y de gran prestigio en sus respectivas profesiones. Cabe recordar que las Escuelas Naval y Preparatoria dependían del Ministro de Guerra y Marina.

Semanas después, *El Comercio* publicaba un Aviso de las Escuelas, firmado el 14 de marzo por el secretario Joaquín A. Abalia, que desvirtuaba un rumor de supresión de la Escuela Naval. El Aviso decía:

> "Por disposición suprema se abrirá la matrícula del presente año escolar en las Escuelas (Naval y Preparatoria) el 21 de los corrientes, y el 1o. de abril se dará principio a los trabajos escolares. Asimismo se previene a los padres o apoderados de los alumnos dejar expeditas las pensiones que por estos le corresponden abonar"[195].

El domingo 9 de marzo, el Comandante General ofició al Director de Marina, manifestándole la necesidad que las embarcaciones menores estén a cargo de guardiamarinas, para así evitar las deserciones de tripulantes contratados para los buques. Decía que solo había seis guardiamarinas, unos en servicio y otros enfermos, por lo que consideraba conveniente se dispusiera que 24 alumnos de las Escuelas Naval o Preparatoria, pero cuyos padres "tengan voluntad para que sus hijos prestasen servicios en la actualidad se embarquen desde luego

para que se ocupen en servicio del buque a que se les destine". Sugería como sueldo único la gratificación de embarcado, dándoseles, por el momento, la denominación de "Aspirantes de Marina".

De la Haza, sin embargo, hacía una excepción a favor de cuatro alumnos que terminarían sus estudios en ese año, y a los cuales se les podría asignar el nombramiento y sueldo de guardiamarinas. Ello en base a la capacidad que habían demostrado, por su edad y otras circunstancias. Como los alumnos estaban embarcados (en el pontón-escuela) mediante un contrato entre los padres y las Escuelas, era conveniente que antes de expedirse alguna orden, se pidiera opinión al Director de las Escuelas.

Conviene recordar que la Escuela Preparatoria había sido fundada el 23 de julio de 1874, o sea que a la fecha tenía 4 1/2 años de funcionamiento, y que siendo la edad de ingreso entre 11 y 14 años, los alumnos tenían en ese momento entre 15 y 19 años a lo sumo, y que al año siguiente (1880) se graduaría la primera promoción, pues el período era de cinco años.

El 10 de marzo, el Director de Marina, Casanova, instó al Comandante General a ponerse de acuerdo con el Director, para seleccionar a los alumnos, que "por sus buenas condiciones de robustez y de estudio, y sobre todo, previo el consentimiento de sus padres o apoderados", podían prestar servicios en la Escuadra. Consultado el Director, capitán de navío don Camilo N. Carrillo, con fecha 13 de marzo, contestó al Comandante General, como sigue:

> "Con motivo de las reparaciones y aprestos que se hacen en los buques de la Escuadra, muchos jóvenes de las Escuelas Naval y Preparatoria se me han presentado solicitando un puesto en alguno de nuestros buques. A estas insinuaciones he contestado que nada podría hacer por mi parte en el sentido de satisfacer tales deseos, si los padres no asumían la iniciativa de esos pedidos. Con este motivo he recibido comunicaciones de varios de los padres de los alumnos, indicándome que verían con satisfacción y orgullo el que sus hijos puedan "ser destinados a los buques de guerra de la Escuadra en el caso de que éstos saliesen a campaña".
>
> Tal situación me decidió a hablar con S.E. el Presidente de la República, con el señor Ministro del Ramo y con US mismo el sábado último (8), ofreciendo por mi parte embarcar el número de jóvenes que fuese conveniente para el servicio a bordo.
>
> Los venticuatro jóvenes que US ha indicado como necesarios en la actualidad, pueden ser embarcados así que el Supremo Gobierno comunique las órdenes del caso, entre los cuales serán considerados los cuatro que deben concluir sus estudios profesionales este año, y a los cuales sería justo colocar en mejores condiciones que a los demás.

A fin de consultar bien las condiciones de cada alumno al tiempo de embarcarlos, sería conveniente que se indicase a esta Dirección el número de jóvenes que debe poner a disposición de la Comandancia General para cada buque, principiando por aquellos que más los necesiten por ahora, dando así tiempo para que los padres continuen manifestando el deseo de que se embarque a sus hijos.

Los cuatro alumnos que deben salir este año, son:
Don Carlos Barandiarán
Don Carlos Leguía
Don Alberto C. Vargas y
Don Luis Benjamín Arce".

Tramitada esta respuesta el mismo 13 de marzo, recién el miércoles 2 de abril el ministro del Solar dio su decisión, por la cual los 24 alumnos de la Escuela Preparatoria más adelantados y aparentes para el servicio de mar, debían ser puestos a disposición de la Comandancia General, a fin de que ella los destine a los buques de la Escuadra. Tendrían la clase de Aspirantes de Marina y el sueldo, por el momento, sería de 20 soles mensuales.

Terminadas las causas que motivaban esta decisión, decía el ministro, los alumnos citados regresarían a continuar sus estudios en las Escuelas Naval y Preparatoria. La Comandancia General debía elevar la relación nominal y los buques a los cuales destinaría a cada uno. El gasto sería con cargo a la partida del Pliego 5° del Presupuesto vigente, para extraordinarios del Ramo de Marina. A pesar de la fecha en que esto sucede, parecería que no había una conciencia real del tiempo que habría de durar la guerra. La relación de los alumnos de la Escuela Preparatoria y los buques a que fueran asignados, se muestra en el cuadro que sigue.

Así, pues, fueron 30 y no 24, sin que exista explicación por el cambio. La relación tiene fecha jueves 4 de abril, pudiendo ser que entre el 2, fecha de la resolución, y el 4 se decidiera su aumento[196].

La clase de Aspirante merece una breve reseña. Hasta 1857 existieron en la Escuadra, con este nombre, algunos jóvenes que considerados como pretendientes a la clase de guardiamarinas, desempeñaron sus obligaciones. Cuando existió un número suficiente de ellos en los buques, el Gobierno prohibió la admisión de jóvenes como Aspirantes. En los Tomos IX y X se ha visto que en la década de 1870, el número de guardiamarinas se redujo drásticamente y, es por ello, que al inicio de la guerra, el gobierno dispuso que los alumnos de las Escuelas Naval y Preparatoria se embarcasen como Aspirantes, con el haber mensual de 20 soles, igual al de los artilleros de preferencia. Es oportuno recordar, que los familiares de los alumnos de la Escuela

BUQUES	ALUMNOS
Monitor *Huáscar* (4)	Carlos B. Tizón Bruno Bueno Daniel S. Rivera Federico Sotomayor
Monitor *Manco Cápac* (4)	Carlos Barandiarán Alberto Camilo Vargas Carlos Leguía Luis Benjamín Arce (Los tres últimos por orden verbal del Ministro)
Fragata *Independencia* (8)	Florentino Flores José María Saavedra Adolfo Santillana Domingo Valle Riestra José Antonio Morante Arturo S. Narvarte Arturo de la Haza Javier García Maldonado
Monitor *Atahualpa* (4)	Próspero Monsalve Lizandro García Clemente Alcalá Emilio San Martín
Transporte *Limeña* (1)	Abel Raygada
Corbeta *Unión* (4)	Guillermo Spiers Felipe Alcorta Emilio Escobar Carlos Revoredo
Transporte *Chalaco* (2)	José Antonio Huguet César Romero
Transporte *Talismán* (1)	Oswaldo Lama
Cañonera *Pilcomayo* (2)	Ernesto Silva Rodríguez Ricardo Cavenecia

Preparatoria abonaban una pensión mensual. Al pasar a servir a bordo con la clase de Aspirante, los familiares de aquellos que aparecen en la relación anterior, fueron exonerados de pagar mientras estuvieran en esa condición. Así se aprecia de una comunicación del 9 de junio del Director de Hacienda al Cajero Fiscal del Callao, en la que comunica que por estar prestando servicios el Aspirante Domingo Valle Riestra primero en la *Independencia* y después en el *Huáscar*, la Caja Fiscal debía suspender desde el 2 de abril en que se embarca en el primero de los citados, el descuento que se hacía a doña Virgina

la Torre, viuda del contralmirante Valle Riestra, por la pensión que abonaba por su citado hijo en la Escuela Preparatoria[197]. Con el correr de los años, en 1935, se creó la Sección de Aspirantes a Cadetes Navales, es decir, de aquellos jóvenes que pretendían ser Cadetes Navales, eliminándose a partir de 1937 el ingreso directo.

6.2. ESCUELA DE APRENDICES DE MARINEROS

El 9 de enero de 1879, el Director de la Escuela de Aprendices de Marineros, o de Grumetes, como comúnmente la llamaban, capitán de fragata Hipólito Cáceres, informó al Mayor de Órdenes, que habiendo terminado los exámenes privados de los alumnos, se encontraban listos a rendir los exámenes públicos de reglamento. El Director, sin embargo, hacía notar que los alumnos no estaban en condiciones de presentarse decentemente en público, porque carecían de vestuario, visto que la tela pedida a Europa para su confección no había llegado. Solicitaba, pues, que se hicieran en privado, previa autorización del Supremo Gobierno y, además, que se nombrara al Jurado. Cabe recordar que, a diferencia de las Escuelas Naval y Preparatoria, esta otra Escuela sí dependía de la Comandancia General de Marina.

El Comandante General, al elevar la solicitud al Ministro de Guerra y Marina, agregó que él había hecho presente verbalmente al Presidente de la República, la falta de vestuario para los alumnos, habiendo manifestado su aquiescencia a que se realizaran en privado, coincidiendo con lo sugerido por el Director. Así, el 13 de enero, el ministro del Solar resolvió que los exámenes se realizasen en forma privada ante un Jurado, que daría cuenta a la Comandancia General del resultado de los exámenes y que estaba conformado por los siguientes oficiales[198]:

Presidente, Capitán de navío gdo. Miguel Ríos
Capitán de fragata gdo. Enrique N. Alayza
Capitán de fragata gdo. Eugenio Raygada
Capitán de corbeta Juan de los Heros
Capitán de corbeta gdo. Federico Rincón
Teniente 1° Pedro Rodríguez
Teniente 1° gdo. Pedro Garezon
Teniente 2° Carlos de los Heros
Teniente 2° gdo. Octavio Cavero

Un estado del personal de dotación de la Escuela de Grumetes al 25 de enero de 1879, indica que debía haber desde el Director al úl-

timo paje 438, de los cuales 425 eran alumnos, estaban a bordo 217, y los otros 208 no estaban presentes en el buque-escuela *Apurímac*[199]. Posteriormente, en la Lista de Revista de la fragata *Apurímac*, del 1 al 12 de abril de 1879, el número de alumnos figuraba como 151[200].

Conviene recordar que esta Escuela fue fundada el 2 de octubre de 1872, iniciando su primer año escolar en enero de 1873. Los alumnos tendrían entre 13 y 17 años, y el periodo de preparación sería de tres años. En 1878 se graduó la cuarta promoción.

El Comercio del 14 de enero anunciaba que el 22 se iniciarían los exámenes de la Escuela de Grumetes, y daba la relación de los miembros del Jurado que se habían citado. Escuetamente, comentaba que concluirían el 26[201]. El 27 de enero, en efecto, el capitán de navío Miguel Ríos, informó al Comandante General del resultado de los exámenes públicos, dando cuenta que el Jurado estuvo reunido en la Escuela desde el 22 de enero, que las pruebas se iniciaron con el exámen de Aritmética Práctica, siguiendo los demás cursos y ejercicios reglamentarios. Los alumnos fueron examinados en aprovechamiento y contracción. El 26 terminaron los exámenes, con el curso de Artillería Naval, al cual se presentaron los 15 alumnos más destacados, cuyo "resultado satisfizo con exceso las esperanzas del Jurado, pues el caudal de conocimientos que han adquirido en el ramo de Artillería es tan vasto que no trepido en asegurar a US, -decía Ríos-, que en adelante no carecerá nuestra Escuadra de Condestables suficientemente instruidos y laboriosos para el desempeño del delicado cargo que ejercen a bordo, dejando así satisfecha una necesidad imperiosa que de tiempo atrás se dejaba sentir en ella".

También, resaltaba Ríos, el grado de instrucción y aprovechamiento en el ramo de Marinería y ejercicios de armas menores, "pues a pesar del reducido número de los que hoy forman la Escuela que no excede de 196, de los cuales la mayor parte son de tierna edad, han verificado en el aparejo de la barca *Tumbes*, los trabajos marineros más delicados que pueden ofrecerse en la navegación". Terminaba Ríos, felicitando al Director Cáceres[202].

Conviene recordar que el 2 de enero de 1878 se había creado en la Escuela de Grumetes, la Sección de Condestables, cuyo reglamento y programa fueron aprobados el 18 de marzo, el mismo que puede leerse en el *Anexo C* del Tomo X de la *Historia Marítima del Perú*. Por lo tanto, la promoción que pasó exámenes en la Sección de Condestables era la primera, que a su vez ya debía haber terminado su ciclo de tres años como Aprendiz, y siempre que no fuese menor de 16 años. Esto explicaría por qué, en esta oportunidad, solo rindie-

ron exámenes 15, en lugar de 25 que eran los que debían componer la Sección.

El 3 de febrero, el Comandante General dio cuenta al Ministro de Guerra y Marina, del resultado de los exámenes tomados por el Jurado que presidiera el capitán de navío Miguel Ríos, adjuntándole su oficio, ya glosado, pero del cual resaltaba las expresiones sobre la Sección de Condestables, lo que prueba una vez más, el interés y contracción del Director, oficiales y profesores.

De la Haza elevó también la *Memoria* del Director, haciendo notar el funcionamiento de la Escuela a pesar de la escasez de recursos del erario. Elogió la precisión de la *Memoria* del Director, en cuyo cargo llevaba seis años, durante los cuales había satisfecho todas sus necesidades. El Comandante General, a su vez, exponía su propia opinión sobre algunos temas. Decía que el 3 de enero de 1878 se había creado por decreto supremo, la Sección de Condestables en la Escuela, con un reglamento especial, tanto para la enseñanza como para el tiempo que debían permanecer en ella los que se dedicaran a esa carrera, y solicitaba su modificación, coincidiendo con el Director en que aun cuando los 15 alumnos habían rendido examen satisfactorio, no todos podían llenar los requerimientos establecidos en el reglamento. Sobre el movimiento de alumnos, manifiestaba que las altas fueron 117 y las bajas 138, de las que 54 fueron a las dotaciones de los buques de la Escuadra, 66 licenciados por inaparentes por su tamaño y malas condiciones, 17 desertores y 1 fallecido, lo cual ponía en evidencia que había que dictar, por el Ministerio de Guerra y Marina, ciertas disposiciones para que la Escuela tuviera alumnos que satisfacieran las condiciones reglamentarias y, entre ellas, que las autoridades departamentales, en especial las de Lima y Callao, remitiesen solo a los menores de edad que voluntariamente desearan ser marineros, "así como a los que aparecen como vagos siendo crecido el número de estos y los que fácilmente se podían obtener en esa Capital como en este puerto". Resaltaba que el número de alumnos era insuficiente, los menores de edad que había, a pesar de los buenos exámenes que habían rendido, aún no tenían la instrucción marinera necesaria, pero el Director confiaba que en tres meses más, estarían en condiciones de ser trasladados al buque que se les destine, para lo cual pedía de la Haza, se aceptaran las modificaciones que sugería el Director. Reseñó la necesidad de reparar la *Apurímac*, las economías realizadas, y concluyó recomendando que, en lo sucesivo, los exámenes de todas las Escuelas del Ministerio de

Guerra y Marina, fuesen privados, para lo cual se necesitaba modificar los reglamentos[203].

El 26 de marzo, el Mayor de Órdenes informó al Comandante General de Marina, sobre la difícil situación de la Escuela de Grumetes, cuyo nuevo año escolar estaba por iniciarse. Al efecto, decía que "siendo difícil que se pueda contar con el suficiente número de alumnos para la Sección de Condestables en ella establecida, pues solo existen a bordo menores que ni por su edad, ni por sus conocimientos, están en aptitud de ocupar esos puestos", el Director Cáceres proponía como único recurso "que de los individuos salidos anteriormente de la Escuela por haber concluido sus estudios, dejen los señores Comandantes de los buques donde se hallan, a aquellos que por su conducta e instrucción sean acreedores a la distribución que se desea hacerles, dándoles conocimientos en el ramo de artillería para que puedan ocupar puestos superiores a los que hoy tienen"[204].

Según esto, debían desprenderse de lo mejor para que asistieran a la Sección de Condestables para perfeccionarse. Esto, a escasos días de que se iniciara la guerra, no parecía muy práctico.

El 16 de febrero, el Comandante General pidió al Director de Marina informar al Ministro de Guerra y Marina sobre el cumplimiento de la orden que el Presidente Prado le diera en su presencia sobre alumnos. En este sentido, había dispuesto que de los doce alumnos de la Escuela de Condestables, cuatro pasaran a la *Independencia*, tres al *Huáscar*, dos a la *Unión*, y uno a la *Pilcomayo*, quedando los dos restantes en la Escuela de Grumetes hasta nueva orden. Igualmente, reiteraba la necesidad de poner la guarnición en los buques, para lo cual requería de 80 soldados del cuerpo que se estimara conveniente, pero que él sugería fueran del batallón Callao, por haber hecho antes ese servicio. La decisión del ministro del Solar el 18 de marzo, aprobó el procedimiento propuesto para la distribución de la Escuela de Condestables, pero para las guarniciones tendría que esperar una orden posterior[205].

7. *ACCIONES DE PERSONAL*

En los inicios de 1879, el movimiento de oficiales era normal, pero en reacción a la probable situación bélica, se intensificaron los cambios de colocación, las permutas, las incorporaciones de indefinidos, fuesen jóvenes o mayores, las contrataciones de extranjeros, y el reingreso de aquellos que ya habían dejado el escalafón hacía tiem-

po. Hubo también, marchas y contramarchas en los cambios, todo lo cual hace sumamente difícil, si no imposible, a veces, concretar con claridad las plantas de oficiales, y menos aún la de tripulantes. Algunas medidas sobre personal, ya se han visto al tratar el párrafo de actividades y alistamiento de las fuerzas navales durante el trimestre y al tratar de las escuelas, así es que, a continuación se reseñará algunas otras.

En marzo 1°, el Comandante General de Marina ofició al Director de Marina manifestándole la necesidad de llamar al servicio a oficiales en condición de indefinidos, pues era una medida indispensable para dotar convenientemente los buques de la Armada, sugerencia que ya había sido hecha al Ministro de Guerra y Marina en presencia del Presidente. En este sentido, proponía la relación siguiente:

Capitán de corbeta graduado Francisco Balta
Capítán de corbeta graduado Manuel Suárez
Capitán de corbeta graduado Gustavo Donayre
Teniente 1° Enrique Taboada
Teniente 2° Ezequiel Cabieses
Alférez de fragata Ramón Valle Riestra
Alférez de artillería José Guerrero

Además, solicitaba autorización para hacer venir a oficiales que se desempeñaban en capitanías, como sigue:

Teniente 1° Manuel Valle Riestra	Capitanía de Mejillones
Teniente 2° Genaro Carrillo	Capitanía de Samanco
Teniente 2° Manuel Fernández Dávila	Capitanía de Huanchaco
Teniente 1° graduado Juan Iladoy	Ayudante de la capitanía de Paita

Pero hubo otros más que se desempeñaban como capitanes de puerto, y que también fueron trasladados al Departamento Marítimo del Callao, para su reasignación a buques y dependencias, siendo cubiertos sus puestos por los empleados más caracterizados de las Aduanas del puerto y/o resguardo. Después del 9 de mayo, hubo una nueva redistribución, como se verá más adelante.

Entre los indefinidos muchos estaban ventajosamente colocados, pero todos se resignaron a volver al servicio. Otros, que se encontraban retirados, se presentaron al Gobierno pidiendo su reincorporación a la Armada, tan luego como ésta zarpase con destino al sur. Entre las noticias, una se refiere a los pasajeros llegados de Panamá en el vapor *Islay*, se trataba del compatriota Leoncio Prado, a quien *El*

Comercio felicitaba por su regreso al suelo patrio[206]. Sería, más tarde, otro de los héroes de la guerra.

Así, el capitán de fragata Fermín Hernández, indefinido, residente en Tacna, pidió su incorporación a la Armada en vista de la situación internacional que entiende "tiene que resolverse marítimamente"[207].

Solicita también el Comandante General, acelerar la resolución sobre expedientes de maquinistas y que el Superintendente de la Factoría de Bellavista, pusiese a disposición de esa Comandancia, dos maquinistas peruanos que antes habían servido en la escuadra[208]. No hay más información.

Además de los cambios orgánicos habidos en el Ministerio de Guerra y Marina, se dieron también otros en el Departamento Marítimo del Callao. Así, el capitán de navío Enrique Carreño se desempeñó como Mayor de Órdenes del Departamento y Comandante del Arsenal hasta el 29 de marzo, en que fue relevado por el capitán de navío Amaro G. Tizón, en mérito a una resolución de esta misma fecha[209].

En marzo 21, el Comandante General elevó al Director de Marina, un oficio sustentatorio de un proyecto de decreto con 10 artículos, sobre reconocimiento de beneficios por los servicios prestados por los maquinistas, en los buques de la Armada y dependencias de Marina. El texto del oficio, bastante extenso, hacía notar que desde hacía muchos años, se venía planteando goces para los maquinistas, nacionales o extranjeros, pues su corta permanencia debido a la falta de alicientes para renovar contratos o seguir carrera, unido a los mejores sueldos que pagaba la industria, más otras liberalidades que no se podían aceptar en el servicio militar, atentaban contra el buen servicio que debía brindar la escuadra como elemento indispensable para conservar el orden. Pedía, pues, de la Haza, se les concediese el goce de montepío, o de indefinida, o retiro, o invalidez, pues ello daría mejor estabilidad al cuerpo de maquinistas, además que representaría una nueva carrera para la juventud peruana. Concluía expresando:

> "Otras muchas razones podría exponer; pero VS que durante años ha tenido ocasión de conocer los hechos y circunstancias acaecidas de un modo inevitable la mayor parte de las veces, creo que podrá agregar cuando se ofrezca, todo aquello que ahora omito y pueda necesitarse para ilustrar la cuestión, y estoy convencido que lo hará con todo el interés y convicción que me complazco en reconocerlo, por los asuntos del servicio y prosperidad de la Armada.
>
> Teniendo en consideración lo que llevo expuesto, he creido de mi deber el iniciar nuevamente este asunto, incluyendo a la vez un proyecto

de decreto, para que junto con este oficio se sirva VS ponerlos en conocimiento del señor general Ministro".

La iniciativa de de la Haza fue aprobada por el Presidente de la República, promulgándose el 22 de marzo el decreto supremo respectivo. El Ministro de Guerra y Marina, del Solar, al remitir el decreto al Ministro de Hacienda en oficio reservado, le hacía notar la expresa recomendación del Presidente de "que por ningún motivo se dé publicidad a dicho decreto, en ninguno de los periódicos, conservándose con el carácter de reservado[210]".

El decreto decía como sigue.

"Art.1°. El cuerpo compuesto del inspector de máquinas, de los primeros, segundos, terceros y cuartos maquinistas, fogoneros y carboneros quedará comprendido en la ley de 16 de enero de 1850, y en consecuencia legarán a sus esposas, hijos, etc., el derecho a montepío acordado en ella.

Art.2°. Se le declara igualmente comprendido en el decreto de 1° de agosto de 1830 y por consiguiente acreedor a los goces y premios en él determinados cuando se invaliden o retiren del servicio.

Art.3°. Para obtener el derecho concedido por el artículo 1°, la Caja Fiscal de la Provincia del Callao hará a los individuos antes expresados el descuento del 4% mensual, comenzando desde la fecha de este decreto, exceptuándose del referido descuento a los fogoneros y carboneros.

Art.4°. Tanto el inspector de máquinas como los maquinistas, fogoneros y carboneros tendrán opción a los goces indicados aún antes de que por sus servicios hayan adquirido ese derecho, siempre que en campaña o acción de guerra fallezcan o se inutilicen.

Art.5°. Para la declaración de los goces concedidos por este decreto, se considerará, a los agraciados en el orden siguiente: inspector de máquinas y primeros maquinistas como capitanes; segundos idem. como tenientes; terceros idem. como subtenientes; cuartos idem. como sargentos primeros; fogoneros como sargentos segundos, carboneros como soldados.

Art.6°. Los maquinistas contratados no están comprendidos en el presente decreto a excepción de los casos de inutilidad o fallecimiento en campaña o acciones de guerra en los que disfrutarán los goces concedidos por el artículo 24° capítulo 5° del Reglamento de Retiro e Inválidos del 1° de agosto de 1830 y artículo 31° de la ley de 16 de enero de 1850 sobre montepíos a menos que hayan solicitado ingresar al cuerpo e inscribirse en el escalafón que al efecto formará la Mayoría del Departamento Marítimo del Callao.

Art.8°. Todo maquinista a quien se declare goces de retiro o inválido, estará obligado a prestar sus servicios cuando el Gobierno lo tenga por conveniente excepto el caso de edad o impedimento físico legalmente comprobado.

Art.9°. Las pensiones de montepío, retiro o invalidez que en lo sucesivo se acuerden conforme al tenor del decreto, se aplicarán a la partida de extraordinarios del Ramo del Presupuesto General.

Art.10°. El presente decreto se someterá a la aprobación de la próxima legislatura.

Dado en la Casa de Gobierno en Lima a los 22 días del mes de marzo de 1879. *MARIANO I. PRADO.-DOMINGO DEL SOLAR.* Es copia fiel del original que queda archivado en este Despacho. El Director de Marina. *GREGORIO CASANOVA".*

Luego de que el Ejecutivo cumpliera con remitir el decreto supremo a la consideración respectiva, el 10 de mayo se publicó la ley aprobada por el Congreso, concediendo goces de montepío, invalidez y retiro a los maquinistas de la Armada. Cumpliendo lo dispuesto en su art. 6°, el Comandante General ordenó al Mayor de Órdenes abrir un escalafón de maquinistas[211].

El capitán de navío Ruperto Alzamora, comisionado para la compra de artículos navales en Europa escribió, desde Londres, al Ministro de Guerra y Marina, dando cuenta de las gestiones para la contratación de cuatro condestables, conforme se acordara en la sesión del Consejo de Ministros de 28 febrero. En efecto, en marzo contrató a Carl Suer y William Leonard con un sueldo de 50 soles mensuales, emitiendo sus contratos y foja de servicios, entregándoles un mes de adelanto, más pasajes y movilidad. Los Comisionados Fiscales le habían proporcionado 100£ para estos menesteres. Poco después, en abril, Alzamora dio cuenta de la contratación y remisión de los otros dos Condestables, Samuel Lockett y Samuel Ablet, manifestando "que son los mejores que he podido conseguir entre los pocos que hoy obtienen licencia del servicio de la Marina inglesa"[212].

Es interesante consignar algunas de las condiciones estipuladas en los contratos de los cuatro condestables[213]:

"1. Vigencia por dos años obligatorios, solo para el condestable, que se contarían a partir de la fecha en que se embarcasen o saliesen para el Perú.

2. Durante la vigencia del contrato, ejecutarán con toda diligencia, buena fe y del mejor modo que les sea posible, las obras relacionadas con su profesión de condestables, que se les encomienden por los respectivos funcionarios del Gobierno, procurando hacerlo de la manera que sea más ventajosa al Gobierno mismo, en tierra o en la mar.

3. El Gobierno les abonará por cada mes calendario el salario de 50 soles en oro o plata sonantes o sea 10£ o su importe equivalente en otras monedas, sin que sea obligatorio calcularla por su relación con la moneda inglesa o con cualquier otra extranjera.

4. Si por manifiesta negligencia, intemperancia o mala conducta faltasen al cumplimiento de las condiciones especificadas, el respectivo funcionario del Gobierno, sin necesidad de previa noticia, los despedirá del servicio inmediatamente, pagándole su salario hasta entonces, y el Gobierno quedará relevado del cumplimiento de las condiciones favorables al condestable contratado, y especialmente de darle pasaje de regreso a Inglaterra.

5. En cualquier tiempo durante la vigencia del contrato, el Gobierno puede cancelarlo sí lo creyere conveniente, y en tal caso se obliga a dar al condestable contratado por vía de indemnización, una suma equivalente a tres meses calendarios de su salario y pasaje hasta Inglaterra, y

6. Terminado el contrato sin que hubiera ocurrido ninguna de las circunstancias de negligencia, etc., el Gobierno proporcionará pasaje de regreso a Inglaterra. Fuera de este caso y de la cancelación por parte del Gobierno, éste no estará obligado a pagar el pasaje de regreso, aun cuando sin culpa se inhabilite para el servicio".

En cuanto a los maquinistas, en 1879 se registran las acciones que siguen[214]: El 21 de febrero se contrató como maquinista a Guillermo Fitzsimons, destinándosele como 1er. maquinista del *Huáscar*. El 1° de abril, se dio consideración a la contrata del 2° maquinista Alfred John Ward que había terminado su contrata el 28 de agosto de 1878, pero que había continuado prestando servicios en la *Pilcomayo*. El 1° de abril de 1879, se efectuó la liquidación del 4° maquinista Thomas Hughes de la *Pilcomayo*, quien a pesar de haber terminado su contrata, seguía prestando servicios. Participaría más tarde en el combate de Angamos.

El personal de marinería había sido reducido desde el año del desarme, cuyos efectos y evaluación se pueden leer en el volumen 2 del Tomo IX. En esto, la situación había sido algo distinta, pues el Callao era un puerto de significativo movimiento marítimo, y la demanda de marineros era grande, lo cual dificultaba su contratación por el bajo sueldo que se ofrecía y los retrasos en el pago de sus mensualidades, obligando a recurrir al pago adelantado. Si no hay avance no hay contrato. La Constitución de 1860 prohibía el reclutamiento, pero la Armada tenía una salida, y ella estaba en los matriculados. A pesar de eso, se habrá visto en los Tomos anteriores, cómo aquello casi no funcionó y hubo una angustia permanente de los comandos por falta de personal, hasta que la creación de la Escuela de Aprendices de Marineros en el gobierno de Pardo, empezó a tratar de reducir tal angustia.

En cuanto a los contratos, el Comandante General manifestaba al Mayor de Órdenes haberse establecido un modelo que debería ser firmado en triplicado: Mayoría, buque y Caja Fiscal, para que el Inter-

ventor pudiera sacar el dinero[215]. Un comentario en *El Comercio* decía que se temía la deserción de tripulantes por el excesivo retraso con que se les pagaba[216].

En junio 1° de 1878 se había promulgado un decreto sobre los enganches de personal para la Marina de Guerra, principalmente para marineros, que decía como sigue[217]:

"Art. 1°. Establécese en la Marina de Guerra el sistema de enganches, bajo la forma de contratos particulares, que se observa actualmente en el Ejército.

Art. 2°. 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. 3°. 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. 4°. Los contratados tienen la obligación de servir en el buque o buques en que se les admite, todo el tiempo prefijado, quedando sujetos a las disposiciones de la ordenanza y a los decretos y reglamentos que rigen así como a los que en adelante se dictasen.

Art. 5°. 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. 6°. Los que abandonasen éste, sin llenar las condiciones del contrato, serán perseguidos como desertores, y se les comenzará a contar el año del compromiso, solo desde la fecha en que sean aprehendidos, sin tomarse el ...(incompleto)".

No faltaron, por supuesto, anónimos que exponían motivos para cuestionar con ardor los cambios de algunos comandantes. Este asunto, decía *El Comercio*, "de suyo privativos y delicados 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"[218].

Pero conviene aclarar que en este trimestre, al menos en los repositorios investigados y en los periódicos disponibles, no se ha encontrado datos referentes a que la mayoría de los artilleros fueran chilenos, como afirmase Paz Soldán.

8. LA LOGÍSTICA EN EL PRIMER TRIMESTRE DE 1879

Conforme se ha visto en los Volúmenes 2 y 3 del Tomo IX, el carbón que consumían los buques, embarcaciones, ferrocarriles e indus-

trias en tierra, era importado y los proveedores varios. Unos lo traían de Inglaterra, y otros de Chile, este último de reconocida mala calidad. Los buques de la Armada consumían preferentemente carbón inglés, similar al que empleaban los buques de la P.S.N.C., a la vez uno de los proveedores. En tiempo de paz, los problemas que se presentaban eran, principalmente, relacionados con pagos y/o contratos, pero el carbón no faltaba.

Según estadísticas, en enero de 1879 llegaron al Callao, cinco naves con 4,435 toneladas de carbón de piedra, uno de ellas con carbón chileno y las otras cuatro con inglés. Al proveedor Shute y Garland se le abonó 3,888 soles por carbón entregado para el *Chalaco* y *Pilcomayo* y, en otra oportunidad, 1,440 soles por 60 toneladas para el *Talismán*, que representaba 24 soles por tonelada. A otro proveedor, Macario Llaguno, se le abonó por suministro de carbón a ese precio[219].

Según los datos del Resguardo, en febrero entraron al Callao, cinco naves procedentes del extranjero con 3,214 toneladas de carbón[220].

En este primer trimestre de 1879 no hubo, pues, problemas en el abastecimiento, pero al definirse el estado de guerra con Chile por aplicación del Tratado de 1873, el suministro se complicaría, pues la ruta de la P.S.N.C. o la de otros buques que llegasen al Pacífico por la vía de Magallanes, podía ser interceptada. Traerlo vía el istmo de Panamá, a un precio seguramente mayor, era la otra alternativa, pues la de navegar a vela para economizar combustible, en tiempo de guerra, frente a un adversario cuya escuadra era también mixta y que tenía stock de carbón propio y/o importado, no resultaba un curso de acción válido.

En cuanto al vestuario, había siempre escasez para tener correctamente uniformado al personal, unas veces porque no había tela en Lima, o no había llegado a tiempo desde Europa. Ya se ha visto cómo la deficiente condición de los alumnos de la Escuela de Grumetes, llevó a que los exámenes públicos fuesen realizados en privado.

El 7 de marzo, el Comandante General de Marina ofició al Ministro de Guerra y Marina, respecto a la convocatoria para adquirir 1,000 vestuarios de invierno y 1,000 de verano, pero sin pantalones azules. Solo hubo un postor, Cristóbal Colonna, pero que carecía de la tela para confeccionarlos. Sin embargo, Colonna ofrecía, de aceptarse su propuesta, entregar en el día 500 vestuarios, que le serían pagados con libramiento contra la Aduana, entregando los otros 500 a los diez días de haber recibido el dinero de los primeros. Su oferta era de 22.80 soles en billete de banco por vestuario[221]. En febrero, el vapor chileno *Itata*, llevó vestuario para el batallón Zepita y otras fuerzas

acantonadas en el sur. En otra oportunidad llevó víveres para la *Unión*, en Pisagua[222].

En cuanto a los víveres, confirmando lo dicho, se libraron órdenes de pago en enero de 1879 para abonar a las prefecturas de La Libertad, Lambayeque, Arequipa y Tarapacá, diversos montos por los víveres suministrados durante 1878 a la *Unión*, *Pilcomayo*, *Chalaco* y *Talismán*, mientras efectuaron diversas comisiones al litoral. Entre los proveedores de víveres y artículos navales, figura la Casa Grace Hnos.y Cia., que contribuiría con las adquisiciones bélicas del Perú, como se verá más adelante[223].

El 9 de enero, el Comandante General de Marina, tratando de satisfacer el deseo del Presidente de la República de enviar un buque a Europa llevando guano, con cuyo producto se ampliaría la capacidad del Estado para subvenir a la adquisición de carbón y artículos navales para la Armada, elevó al Ministro de Guerra y Marina, el estudio de factibilidad siguiente:

"S.E. el Presidente de la República, me ha manifestado el deseo que tiene de que un buque del Estado se ocupe en la conducción a Europa de un cargamento de guano, para juzgar con las ventajas que esto podía tener para la Marina, pues con el producto que daría ese flete podía comprarse carbón y artículos navales, y deseando allanar las dificultades que pudieran presentarse para la compra de un buque, la he encontrado en la carena del *Pontón del Estado N° 2*, al que encuentro fuerte y estanco y en todo sentido capaz de hacer muchos viajes a Europa con dichos cargamentos y trayendo por retorno carbón, artículos navales y lo que el Gobierno creyese conveniente hacer conducir al Callao.

La carena de este buque importará en moneda corriente:

Según presupuestos adjuntos	S/.	7,830
Sueldos, raciones, artículos navales para un año		11,760
Total		19,590

Esto es suponiendo que se tome un capitán y dos pilotos mercantes, pero como puede tomarse oficiales de Marina para evitar este gasto, quedaría entonces reducido en un año moneda corriente S/. 17,190.

Utilidades

Flete de 1,200 toneladas guano a 2 libras 5 chelines moneda corriente	S/. 27,000	
1,400 toneladas compradas a 10 chelines y cuyo valor en el Callao es de S/.20 papel	21,000	48,000
Utilidades en moneda corriente		30,810

En concepto de esta Comandancia General y según queda manifestado en el viaje de este buque, que lo calculo en 10 meses, puede utilizarse la suma que dejo demostrada con la cual puede comprarse otro buque que tenga igual ocupación. Dígnese VS someter este asunto al acuerdo de S.E"[224].

Es probable que esta iniciativa fuese aprobada, pues el 5 de febrero, el Comandante General ofició al Ministro del Ramo como sigue:

"Cumpliendo lo dispuesto por el Ministerio del Ramo, tengo el honor de devolver a manos de V.E. el presente expediente, acompañando cuatro pedidos que se han formulado por los materiales, jornales y lo que debe proporcionar la Factoría de Bellavista, para calafatear los costados, cubierta y aparejar el *Pontón N° 2.*

V.E. sí lo tiene por conveniente se servirá librarlos, permitiéndome hacerle presente que para dar principio a los trabajos que como es natural serán los primeros los de calafatear los costados de la línea de cobre a los trancaniles, el buque se encuentra sin lastre, es indispensable que la cantidad requerida esté disponible en la Caja Fiscal de esta Provincia, a fin de evitarse dificultades en el pago de las planillas"[225].

Hasta donde se conozca, el proyecto quedó como otro buen deseo, por diversas razones que serán fácilmente entendidas a causa del desarrollo de la guerra. Sin embargo, algunos gastos se hicieron, como lo demuestra una resolución en marzo, mandando pagar 3,140 soles que importaron los jornales que se necesitaron para reparar el *Pontón N° 2*, a fin de que pudiera hacerse a la mar[226].

El 1° de marzo de 1879, el Ministro de Guerra y Marina, Domingo del Solar, ofició al de Hacienda y Comercio, de Izcue, en los términos siguientes:

"Conviene al servicio de guerra que actualmente observan los buques de nuestra Armada y a la vigilancia que exige el puerto del Callao, que la lancha a vapor perteneciente al Resguardo de ese puerto, sea puesta a disposición de la Comandancia General de Marina"[227].

El 5 de marzo el Ministro de Hacienda tomó acción y dispuso se conteste sobre ello. Pero el 10 del mismo mes, el Ministro del Solar, reiteró su pedido y concluyó diciendo:

"Siendo de urgencia el expresado pedido y no teniendo conocimiento de la resolución que en él haya recaido, ruego a US se digne comunicar a este despacho lo que sobre el particular ocurre para tomar las medidas del caso".

El proveído de Izcue, con fecha 21 de marzo, decía contestar haberse dado las órdenes[228].

9. LA PRIMERA APRECIACIÓN NAVAL: 7 DE MARZO

Cuando el Consejo de Ministros, en su sesión del 14 de febrero acordó que los marinos más inteligentes del país examinasen los buques de guerra, a fin de apreciar su fuerza en relación con la escua-

dra chilena, estaba encargando, sencillamente, que se efectuara lo que en el método científico de planeamiento militar, etapa de Apreciación de la Situación, se conoce como poder combatiente relativo.

Obviamente que para cumplir con dicho encargo, había que disponer de información que obtenida, procesada y evaluada, resulta en lo que se conoce como inteligencia. Respecto a los buques de la escuadra propia y su alistamiento operativo, era simple obtenerla, pero aquella referida a la escuadra chilena, planteaba una pregunta elemental para los jefes peruanos encargados del análisis: ¿De cuántos buques, tipo y naturaleza, se conformaba la escuadra chilena, y cuál era su alistamiento operativo?

9.1. ACLARACIÓN SOBRE ALISTAMIENTO OPERATIVO

Pero antes de continuar, y tratándose de buques, conviene definir lo que se entiende por alistamiento operativo, que no es otra cosa que la capacidad del buque para realizar las misiones y funciones para las cuales fuera diseñado y construido. Para definir tal alistamiento, hay que evaluar los medios que hacen al mismo, como personal, equipo, suministros, entrenamiento, doctrina, información. Su condición permitirá predecir su capacidad operativa para cumplir con la función para la cual fue construido. Cuando el análisis se hace con referencia a una escuadra a la que se encarga cumplir con una misión, siempre habrá que considerar los medios.

En el caso peruano, había cuatro niveles a los que interesaba la información sobre alistamiento operativo: Presidente de la República y Consejo de Ministros, Ministro de Guerra y Marina, Comandancia General de Marina y Comandante del buque y organización táctica, que hasta ese momento no se había conformado. Sin embargo, en cada uno de ellos había interés por conocer si: 1) El buque u organización estaban o estarían en su máxima capacidad para combatir; 2) si tenían deficiencias menores; 3) si tenían graves deficiencias, y 4) si no podían combatir o cumplir una misión.

Aclarado el concepto de alistamiento operativo, conviene referirse ahora a los marinos designados para llevar a cabo el examen de los buques propios, y el estudio de poder combatiente relativo. En la sesión de Consejo de Ministros del 14 de febrero, no se especificó nombres, pero está el hecho que al día siguiente visitaron los buques de la escuadra surtos en el Callao, los capitanes de navío Camilo N. Carrillo, Aurelio García y García y Miguel Grau, que son los mismos que asistieron junto con los contralmirantes Antonio de la Haza, Coman-

dante General de Marina, y Lizardo Montero, senador, a la sesión del Consejo de Ministros del 7 de marzo, que duraría cinco horas. Antes, el 5 de marzo, García y García había presidido otra comisión que visitó a la *Independencia*, con resultados satisfactorios.

Los tres capitanes de navío citados, parlamentarios, al entrar en receso el Congreso el 4 de febrero, fueron destinados a diversos puestos. Grau pasó como Agregado, lo que se conoce hoy como destacado, al Ministerio de Guerra y Marina; Carrillo reasumió el 13 la Dirección de las Escuelas Naval y Preparatoria; García y García continuó en el Congreso integrando la Comisión de Guerra y Marina, como ya se mencionó en páginas anteriores. Obviamente, de la Haza, como Comandante General de Marina que era, estaba al día en cuanto al estado de todos los buques de la escuadra y de la Armada toda, en particular. Con seguridad, dieron cuenta del resultado de su estudio de veinte días, que jamás ha sido conocido, pero que podría haber sido similar al que sigue más adelante.

Conviene recalcar, que al 7 de marzo aún no se había publicado el estudio de poder combatiente relativo que apareciera en *El Comercio* a fines de ese mes, y que mereció una respuesta personal, publicada también, pocos días después, del teniente Eulogio Saldías.

Tampoco sería razonable hacer ahora, 125 años más tarde, un estudio comparativo como si los jefes peruanos hubiesen contado al 7 de marzo con la información conocida después. Para ser objetivos, entonces, hay que regresar a la época en que se encargó a los jefes navales citados, hacer el estudio comparativo, y para ello será de mucha utilidad recurrir al análisis de alistamiento operativo.

Mariano Felipe Paz Soldán, integrante del Consejo de Ministros desde el 17 de diciembre de 1878, en su condición de Ministro de Justicia, hizo críticas fuertes e injustas, a veces, al estado de la fuerza pública y de los gobernantes entre 1873 y 1879. En particular, respecto de su poder naval, hizo algunos comentarios injustos como que los buques quedaron entregados al cuidado de unos cuantos marineros; que algunos de los comandantes del *Huáscar* habían olvidado su solícito cuidado; de la necesidad de renovar la tripulación de sus buques, compuesta en su mayor parte de chilenos; que en los buques de guerra se dejaba de hacer ejercicios por el descuido de sus Comandantes; que los presupuestos del ejército y marina disminuyeron considerablemente desde años atrás, etc. etc. Pero también elogia la capacidad de reparación de la Factoría Naval para, en poco tiempo, remontar muchas de las deficiencias materiales. En el as-

pecto sicológico critica la actitud pasiva de los peruanos residentes en el extranjero y, finalmente, refiere el estado deplorable de la hacienda pública[229].

Manuel I. Vegas, no es menos crítico respecto del estado en que se encontró la escuadra a comienzos de 1879, y de los antecedentes que a ello llevaron[230]. Pero al igual que Paz Soldán, consigna varias inexactitudes. Todos estos cargos, han sido enfocados en el Tomo IX, y se ha demostrado su injusticia. Jamás se ha encontrado un solo documento de ningún nivel, por ejemplo, de lo que se menciona sobre los tripulantes chilenos en los buques de la escuadra. Esto dicho en 1883 por un ministro que asistiera a las apreciaciones navales, y que participase en todas las sesiones del Consejo de Ministros entre el 17 de diciembre 1878 y el 16 de octubre 1879, podría tener visos de verdad. Pero documentalmente no hay pruebas.

Sea oportuno también, reseñar muy brevemente a los tres jefes citados en relación con su conocimiento de los buques de la escuadra. Así, Grau había inspeccionado la corbeta *Unión* antes de su compra, y conducídola al Pacífico en 1865, participando en el combate de Abtao; comandó el *Huáscar* entre 1868-1876 y la Escuadra de Evoluciones en 1874. García y García, consumó el contrato de construcción de la fragata *Independencia* y la condujo al Pacífico en 1866. Carrillo comandó el *Manco Cápac*, y condujo a los dos monitores en 1869, como Comandante de la División, en la etapa Estados Unidos-Río de Janeiro.

El 7 de marzo, el Consejo de Ministros necesitaba información para determinar cómo mejorar el alistamiento operativo de los buques y saber qué podían hacer. Para este fin se requería, en primer término, información exacta sobre el comportamiento operativo pasado, en forma breve, por supuesto.

9.2. ANTECEDENTES OPERATIVOS DE LOS BUQUES

Respecto al *Huáscar* e *Independencia*, el antecedente más remoto era el viaje, en 1866, entre Europa y el Pacífico, en que a pesar del mal tiempo demostraron sus condiciones marineras. Su aptitud para combatir no pudo comprobarse, porque la flota española se retiró del Pacífico para siempre, antes de su llegada al Pacífico. Permanecieron en Chile casi dos años, como parte de la Escuadra Aliada, llegando a realizar un operativo. Se integraron al Departamento Marítimo del Callao en 1868. Cuando en 1871 se decretó el desarme, a la fragata se le retiró toda la artillería, munición y pólvora, y algunas piezas impor-

tantes de máquinas para que no pudiera navegar y su tripulación fue reducida en 75%, lo que hacía precaria, si no imposible una conservación y mantenimiento eficiente de la planta de ingeniería y, en general, de un buque tan grande y complicado.

Al *Huáscar* se le retiraron los cañones de a 40 y 12, más no los de a 300 de la torre, pero sí toda la munición y pólvora. A ambos blindados se le retiró todo el armamento menor y armas blancas. Al monitor se le redujo su tripulación en 75%. En julio de 1872, al producirse la revolución de los Gutiérrez, ambos buques lograron zarpar, con limitaciones, contribuyendo decisivamente al éxito de la contrarrevolución. En el periodo de Pardo, el desarme fue parcialmente superado y, así, el monitor pudo cumplir una misión de presencia naval en el litoral sur, a raíz de la revuelta del boliviano Quevedo. Durante su estadía la tripulación, siempre reducida, practicó todos los ejercicios doctrinales. La fragata *Independencia* se alistó para un probable viaje a la China y Japón, llevando al Ministro Plenipotenciario García y García y su comitiva, en misión diplomática ante ambos imperios. El viaje de la fragata no se realizó, pero sí el de García y García. En 1873, el monitor cumplió otra misión de presencia naval en el litoral sur peruano y boliviano a pedido expreso del Gobierno de este país.

En 1874, se conformó la Escuadra de Evoluciones, al mando del capitán de navío Miguel Grau. La integraron, entre otros, los dos blindados, y durante cinco meses practicaron evoluciones tácticas y ejercicios de tiro. Para ello, ambos buques aumentaron sus tripulaciones, pero sin llegar a completar la planta reglamentaria. Realizaron otros ejercicios de servicio interior y probaron el nuevo Plan de Señales de 1871, proponiendo Grau varias modificaciones al mismo y a las instrucciones de táctica que preparase Carrillo siendo profesor de Táctica en la Escuela Naval, aprobada por el Gobierno.

Estando activada esa organización táctica, se produjo la revolución de Piérola en el sur de la República, que implicó una intensa participación de la fragata y el monitor, culminando con la captura del vapor *Talismán* por el *Huáscar* en Pacocha. El transporte *Chalaco* condujo tropas del ejército al sur. Desactivada la Escuadra de Evoluciones, en febrero de 1875, los blindados regresaron a sus niveles de personal, superior y subalterno, que habían tenido antes del inicio de los ejercicios, perdiéndose valiosa experiencia.

En mayo de 1877, se produjo otra revolución pierolista, ya no en tierra sino en el mar, capturando al monitor en el Callao, que recorrió el litoral sur con Piérola a bordo, pero sin mayor éxito. El Go-

bierno organizó la División de Operaciones con la fragata *Independencia* y otros buques, para capturar y/o batir al monitor. A poco se encontraron ambos blindados y se produjo el denominado combate de Pichalo, sin mayores consecuencias para ninguno. Pero se puso en evidencia, que la fragata no podía navegar a más de 5 nudos, por el pésimo estado de sus calderas. El monitor, luego de una escaramuza artillera con la corbeta *Unión* y la cañonera *Pilcomayo*, logró evadir a la División. En esta oportunidad, la dotación del monitor era una miscelánea de oficiales de marina y tripulantes incompletos, de algunos efectivos del ejército y civiles. Con todo, su artillería de a 300 y el espolón, impusieron respeto a la División comandada por More.

A menos de 48 horas, el monitor combatió frente a Pacocha, contra la fuerza naval inglesa integrada por la fragata *Shah* y la corbeta *Amethyst*, ambos muy superiores en velocidad, poder de fuego y alistamiento, logrando evadirlas después de más de tres horas de combate, no sin experimentar leves daños. En esta oportunidad, evadió el torpedo automóvil Whitehead que le disparase el *Shah*. Era el primer lanzamiento de torpedo en combate en la historia naval universal. Los intentos de espolonear por parte del monitor, no tuvieron éxito.

En 1878, la fragata entró en un periodo de completa inactividad al iniciar, en el Callao el cambio de calderas, cuya terminación estaba por producirse en marzo de 1879. Durante este periodo, la dotación de la fragata experimentó nueva reducción. El monitor, por su parte, no tuvo mayores actividades en el intermedio, entre mayo de 1877 y febrero 1879.

Los monitores *Manco Cápac* y *Atahualpa* tuvieron un pasado operativo muy distinto. Luego de su llegada al Callao en 1869, en viaje desde Estados Unidos vía estrecho de Magallanes, no volvieron a navegar. En 1871, a raíz del desarme, sus tripulaciones fueron reducidas en 66% a una treintena de hombres en cada uno, con consecuencias negativas para el mantenimiento y conservación de la planta de ingeniería, y con la artillería no realizaron ejercicio alguno. Para superar esta situación negativa, se dispuso la realización, en el Callao, de una suerte de paseíllo trimestral para probar calderas, máquinas y artillería, que en realidad no eran verdaderos indicadores de su condición. Esto solo se realizó una o dos veces por buque. Sin embargo, en 1874 integraron la Escuadra de Evoluciones y practicaron, durante cinco meses, evoluciones tácticas y ejercicios de tiro, con resultados satisfactorios. Hay que anotar que si bien realizaron ejercicios tácticos, su reducida velocidad de unos 5 nudos, sin remolque, fue una severa li-

mitación para los demás buques que integraron las formaciones, pues se vieron constreñidos a esa velocidad.

En la víspera de regresar al Callao, el *Manco Cápac* experimentó serias averías a raíz de un incendio, que logró ser controlado con el auxilio exterior de los otros buques de la escuadra. Ya en el Callao, quedó en inactividad, hasta que se le sometió a una gran reparación que terminó a fines de 1878, pero sin que al 7 de marzo hubiera sido probado.

El *Atahualpa*, luego de regresar al Callao al término de su participación en la Escuadra de Evoluciones en 1874, permaneció fondeado durante años, sin efectuar el conocido paseíllo trimestral. Su condición, inaparente para navegar, quedó en evidencia al integrársele en la División de Operaciones, que saliera en 1877 en busca del *Huáscar*. Hubo que retirarlo. Se le efectuaron reparaciones, pero hasta el 7 de marzo de 1879, no había vuelto a navegar. Ambos monitores tenían problemas en sus calderas grandes para mover las máquinas principales, más no con las chicas para accionar la torre.

La corbeta *Unión* durante 1871 y 1872, estuvo en Inglaterra sometida a una extensa reparación del casco, velamen y planta de ingeniería. Su artillería quedó en el Callao. Cabe anotar que, durante el combate de Abtao y estadía en Chile, entre 1866 -1868, la munición francesa presentó algunos problemas de explosión prematura, que quedó superada. Al regreso de Inglaterra, participó en un crucero oceanográfico entre Paita y Panamá, en relación al futuro cable submarino. Hasta 1874, en que se integró a la Escuadra de Evoluciones, cumplió comisiones aisladas en el litoral, pero no realizó ejercicios de artillería. Su dotación también fue reducida. Sus instrucciones eran navegar a vela para economizar combustible. También participó en todos los ejercicios con la Escuadra de Evoluciones y en las acciones de apoyo para el debelamiento de la revolución pierolista de 1874. Integró la División de Operaciones comandada por More contra el rebelde *Huáscar*, con quien tuvo una leve escaramuza artillera. En los últimos meses de 1878 y primeros de 1879, había estado desempeñando tareas de patrullaje en el litoral sur, en previsión de algún otro intento revolucionario.

La cañonera *Pilcomayo*, construida en Inglaterra entre 1872/1874, se integró al Departamento Marítimo del Callao a comienzos de 1875. Su viaje desde Europa, a vela la mayor parte del tiempo, se cumplió satisfactoriamente. Ya en el país, realizó algunas comisiones en el litoral, con instrucciones de navegar a vela, siempre que sea posible, para economizar combustible. Sin embargo, no realizó ejercicios de

tiro hasta que en 1877, al integrar la División de Operaciones al mando de More, tuvo una leve escaramuza artillera con el *Huáscar*, sin mayores consecuencias. Luego, cumplió comisiones en el litoral en condiciones similares a las descritas. Recién en marzo de 1879 realizó un ejercicio de tiro real. Si bien la corbeta y la cañonera no fueron sometidas a desarme, sus plantas de personal nunca alcanzaron, en el periodo, el número fijado para su alistamiento operativo.

El transporte *Chalaco* en la década de 1870, cumplió diversas comisiones en el litoral y participó, tanto en las acciones contrarrevolucionarias de la escuadra en 1872, cuanto en los ejercicios de la Escuadra de Evoluciones de 1874. A raíz de las revoluciones pierolistas de 1874 y 1877, los transportes de la Armada se vieron incrementados con el *Talismán*, capturado en 1874, y con el *Limeña*, comprado en 1877 a la P.S.N.C.

Esta es, pues, una apretada síntesis del pasado operativo de los buques de la escuadra al 7 de marzo de 1879. Más detalles en los Tomos IX y X.

9.3. OPINIONES SOBRE SU ESTADO OPERATIVO A MARZO 1879

En el volumen 2 del Tomo IX, aparecen las relaciones de los comandos de cada uno de los buques en la década de 1870, algunos de los cuales emitieron opiniones consignadas en documentos del Archivo Histórico de Marina. En el mismo volumen, se han incluido las opiniones de los comandos que tuvieron que ver con su adquisición, construcción y viaje inicial, así como una evaluación de todas sus características, autonomía, estabilidad de plataforma, potencia de fuego de la batería, resistencia al castigo, sus limitaciones y alistamiento. Sin embargo, baste consignar lo manifestado por Grau en su *Memoria* de 1878, un año antes de la guerra, al referirse a la "fuerza útil marítima", esto es, el "poder naval".

De la *Independencia*, expresaba que en ese momento en que la artillería y blindaje habían tomado proporciones, solo se le podía considerar entre los de 3° y 4° orden. Del *Huáscar*, decía que no se le podía considerar entre los del 1er. orden, pero su gruesa artillería, el poco blanco que presentaba y sus condiciones marineras, equilibraban en cierto modo, la fortaleza de otros modernos. Del *Atahualpa*, expresaba que podía prestar importantes servicios como fortaleza. Del *Manco Cápac*, que sería un poderoso elemento de guerra, luego que se le terminen las reparaciones. De la *Unión*, decía que para continuar operando necesitaba se atendiesen a tiempo sus necesidades. De la *Pil-*

comayo, que estaba prestando buenos servicios en la costa sur. Del Limeña que podía considerársele de media vida, pero de querer seguir contando con sus servicios, había que cambiarle calderas. Del *Chalaco*, que terminadas las reparaciones, se contaría con un transporte que prestaría, por mucho tiempo, importantes y activos servicios en cualquier comisión. Del *Talismán*, que tenía buen andar, podía conducir 2,000 hombres cómodamente, pudiendo prestar útiles servicios.

En otra parte de su *Memoria*, y luego de comentar los inconvenientes de orden económico para terminar con las reparaciones y proveer a los buques de los artículos más necesarios, manifestaba Grau que durante 1879, la escuadra quedaría expedita en todas sus partes y en un pie de guerra proporcionado a la importancia de los buques, sin imaginar en ese momento que ello sería realidad al cabo de un año. Expresaba también, que nuestros principales buques fueron construidos en una época en que el blindaje y la gruesa artillería hicieron sus primeros ensayos, por lo que ya estaban desactualizados con respecto a los buques que se construían en esas fechas. Recalcaba que "una buena escuadra afianza los intereses, la tranquilidad y soberanía de la Nación" y aunque conocía de la aflictiva situación del Erario, no podía dejar de reclamar una Escuadra con buques modernos. Finalmente, resaltaba la experiencia obtenida a raíz de los combates del *Huáscar*, en 1877, contra la División de Operaciones y contra los buques ingleses, durante los cuales el 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 el 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. Debemos concluir, decía Grau, 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"[231].

9.4. EL ANÁLISIS DE LOS MEDIOS EN EL ALISTAMIENTO OPERATIVO

Continuando con el tercer aspecto del análisis de alistamiento operativo, referido a la información sobre los medios, el enfoque dejaba

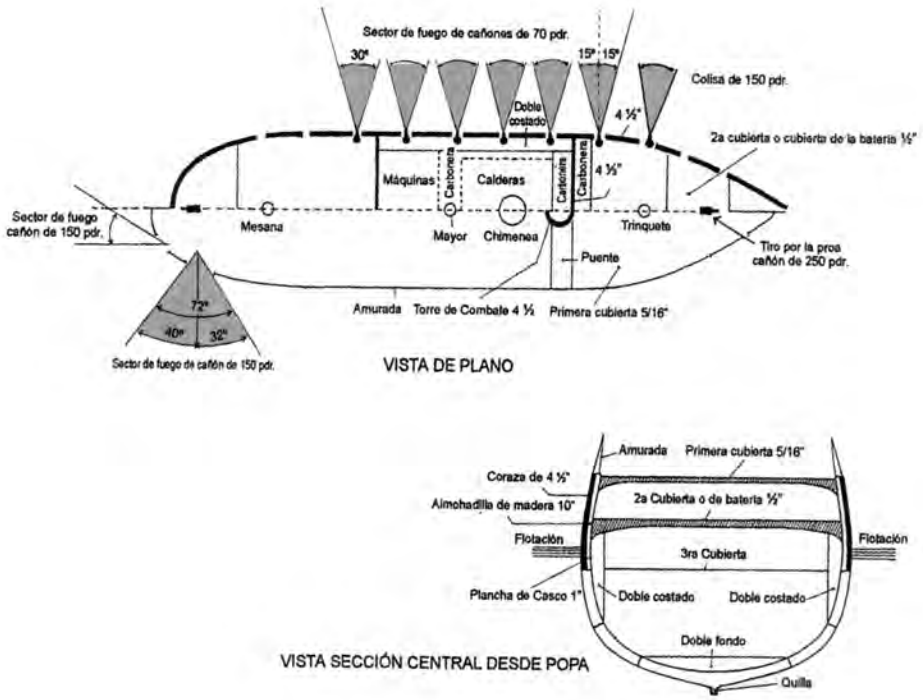
el pasado y se centraba en el presente que correspondía a ese 7 de marzo, que no tendría que haber sido muy distinto al que sigue.

9.4.1 Fragata Independencia

Su tripulación apenas era de 84, esto es, el 28% de una planta de 300. Aunque fuese completada en ese momento, habida cuenta de su situación de reparación, era imposible que pudiera ser disciplinada y entrenada para combatir. Ello tendría que esperar hasta que todo estuviese concluido. Los trabajos de cambio de calderas, recorrido de la planta de ingeniería, doble fondos, carboneras, etc., tenían un buen grado de avance y, en ese mismo día, se llevaría a cabo la prueba general con el buque fondeado. Luego entraría a dique para limpieza y pintado de fondos y recorrido de válvulas. Sin embargo, el buque no estaría listo hasta fines de abril. Teóricamente, podría desarrollar su velocidad de cuando nueva: 11 nudos máximo. Las cureñas y compresoras de los cañones de a 70, estaban en reparación en la Factoría Naval. Estaba pendiente la instalación de un cañón Armstrong terrestre, ánima lisa, de a 300 libras, en lugar de la colisa original de proa de a 150, decidida por el Ministro del Solar, a insistencia del Presidente Prado, luego de que una Comisión, presidida por More, opinase favorablemente. Se consideraba que la fragata podría hacer averías de mayor consideración al combatir contra buques blindados. Sin embargo, el Consejo de Ministros, que no sabía de temas tácticos, aunque sí debió hacerlo la Comisión, no consideró que el cambio de sistema a corredera fija para esa colisa, imponía una limitación para apuntar y disparar con ella contra un blanco: el buque mismo debía apuntar al objeto. La artillería estaría lista para prueba a fines de marzo y, en el mejor de los casos, para cuando saliera a prueba de máquinas en la mar, a fines de abril. Para esa fecha, su potencia de fuego sería la que aparece en el croquis.

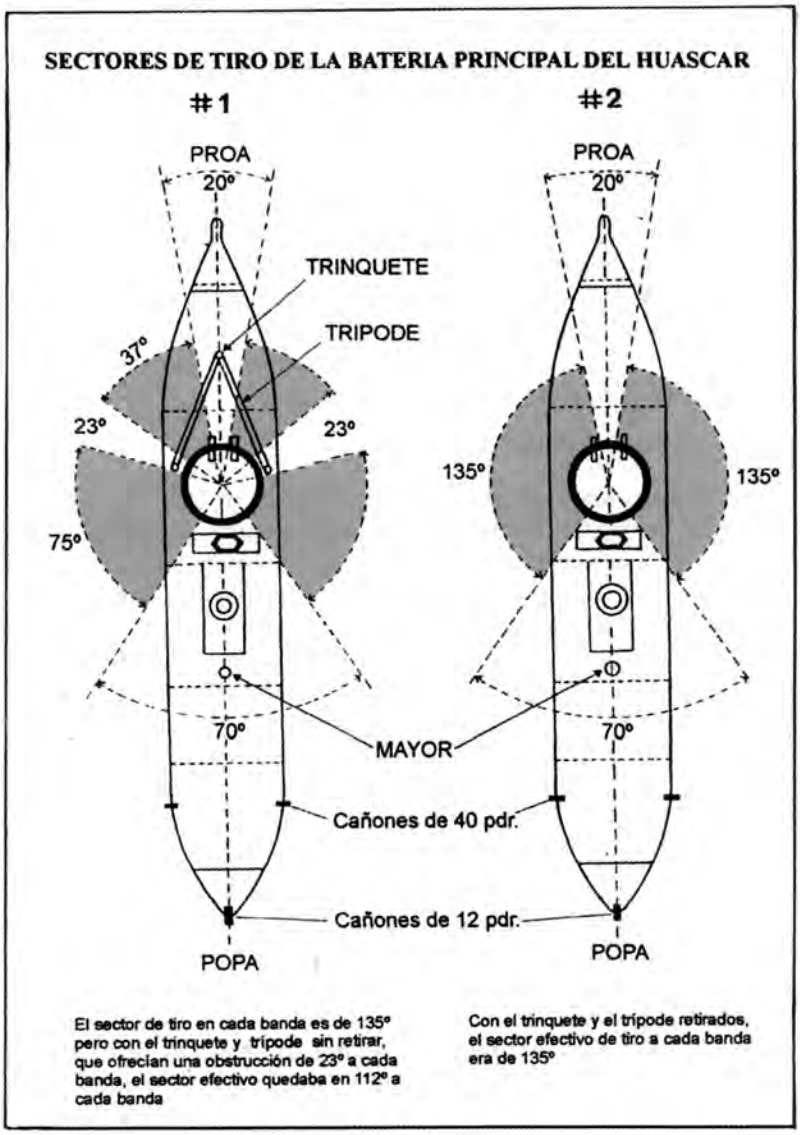
9.4.2. Monitor Huáscar

Su tripulación era de 69, esto es, el 35% de una planta de 200. Con esta dotación, si bien el buque podía navegar, en cambio no podía combatir, porque no estaba completa ni entrenada. Su planta de ingeniería se encontraba, en general, en buen estado. En dique había limpiado y pintado fondos, y recorrido sus válvulas. Podía desempeñar cualquier comisión. Teóricamente, podría desarrollar no la velocidad de diseño de 12.27 nudos, pero sí 11 nudos, que era lo máximo que había alcanzado durante su existencia. Los cañones de a 300



Fragata blindada *Independencia*

En la vista de plano se aprecia la ubicación de la colisa de popa de a 150 pdr., el cañón fijo Vavasseur de a 250 pdr. en reemplazo de la colisa original de a 150 pdr., que obligó al retiro del bauprés; la de los cañones de a 70 pdr. en la cubierta de batería, así como los sectores de tiro. También el blindaje del costado y de los mamparos protectores de la cubierta de batería, máquinas y calderas. En la vista de la sección central se aprecia el blindaje de los costados, cubiertas, el doble costado y el doble fondo. Potencia de fuego en andanadas por banda: 720 pdrs. (libras).



Vapor de torreón *Huáscar*
Vista de plano que muestra los sectores de tiro de la artillería principal de a 300 pdr. montada en una torre giratoria. Durante la campaña de mayo operó con las obstrucciones mostradas en la figura de la izquierda. A partir de julio el sector fue el de la derecha. Potencia de fuego en el sector: 600 pdrs. (libras).

de la torre, se encontraban en buen orden, con su pólvora y munición a bordo. Su artillería no había disparado desde 1877. Sus sectores de fuego eran conforme al croquis que ya se ha mencionado.

9.4.3. Monitor Atahualpa

Su tripulación era de unos 39, esto es, 39% de una planta de 100. Si bien con esta dotación podía navegar, en cambio no podía combatir porque no estaba completa ni entrenada. Tenía pendiente realizar la prueba de su planta de ingeniería, después de dique. Sí las calderas grandes estaban en buenas condiciones, podría navegar entre 4 a 5 nudos. El último ejercicio de tiro había sido en octubre de 1877. Se le probaría con la de máquinas en la mar.

9.4.4. Monitor Manco Cápac

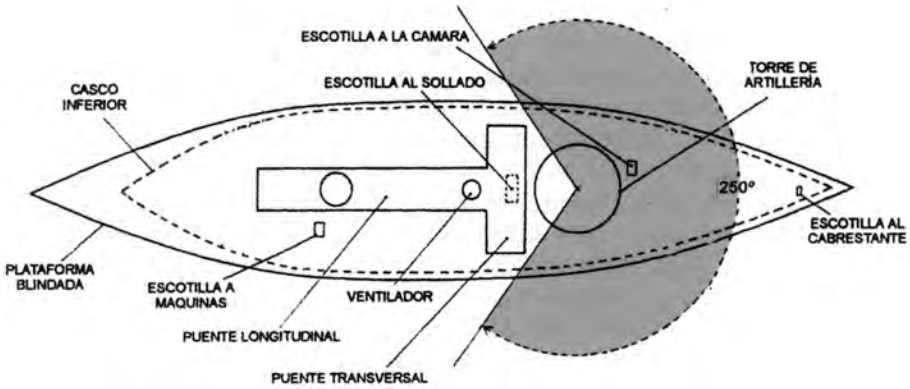
Su tripulación era de unos 30, esto es, el 30% de una planta de 100, que no podía combatir porque no estaba completa ni entrenada. Luego de la reparación integral a que estuviera sometido, no había probado sus calderas grandes y máquinas. Tenía sus fondos limpios y pintados. Sí las calderas grandes estaban en buen estado, podría alcanzar 4 a 5 nudos. La artillería no había disparado desde 1874. Recién se le probaría cuando saliese a la mar para probar máquinas. El sector de fuego se mantenía limitado por el velamen y pasarelas instaladas a popa de la torre. Se había hecho pedidos de pólvora y munición para contar con 100 tiros por cañón.

9.4.5. Corbeta Unión

Su tripulación era de unos 117, esto es, el 65% de una planta de 180. Si bien el Comandante General había ordenado que intensificase el entrenamiento artillero de la dotación, no había realizado ejercicio de tiro real alguno, ni enganchado nuevo personal. Se encontraba en el litoral sur. A su regreso entraría a dique para algunos trabajos en la obra viva, limpieza y pintado de fondos. Sus calderas necesitaban reparación, pues su estado limitaba la velocidad a menos de 12 nudos. No se tenía informes del estado de la artillería, que no había disparado desde 1877.

9.4.6. Cañonera Pilcomayo

Su tripulación era de unos 108, esto es, el 86% de una planta de 125. Ante la orden de la Comandancia General de intensificar el entrenamiento, realizó un ejercicio de tiro real a bala, con su artillería



Monitores *Atahualpa* y *Manco Cápac*
Vista de plano que muestra el sector de tiro de la artillería de a 500 pdr., montada en una torre giratoria. Para 1879 ya se le había retirado los palos reales del velamen que se les instalaron para el viaje de Estados Unidos al Perú.

de a 70, sin inconvenientes, durante la segunda quincena de febrero. Había sido el primer y único buque de la escuadra en realizar ejercicio de tiro. Luego de su ejercicio de artillería, había hecho el pedido para reponer la pólvora y munición de a 70 consumida, y cumplir así con tener 100 tiros por pieza. Tampoco había enganchado tripulación para completar la dotación. Se encontraba en el litoral sur en misión de vigilancia. Teóricamente podía desarrollar su velocidad de máquina de cuando nueva. Por coincidencia, en ese mismo 7 de marzo, había iniciado el transporte de tropas desde Mollendo hasta Iquique.

Parecería pues, que todo el problema de enganche de personal se reducía a pagar dos meses de avance para conseguir los casi 600 hombres que se requerían para completar todas las dotaciones de los buques de combate. Las más críticas eran las de la *Independencia* y *Huáscar*. Pero este no era el único problema, sino también lo era el de las especialidades, más aún cuando el tiempo apremiaba. Así, había que enganchar no solo marineros que conociesen de su trabajo en cubierta y maniobra, sino también a carboneros y fogoneros que pudieran estar disponibles. Pero lo más difícil y escaso era, seguramente, los artilleros ordinarios y de preferencia, que era una especialidad, que no tenía por qué abundar en el Callao, en particular entre gente de habla hispana. Cada buque tenía entre un 30 a 40% de gente de habla inglesa y de otras nacionalidades. No era tampoco que el entrenamiento se redujera a los ejercicios y prácticas de tiro, sino que los había de otra naturaleza como ejercicios de señales, de cierre estanco, de control de averías, de incendio, de auxilio exterior, y de familiarización con el buque mismo. Por otro lado, también el de contratar Oficiales de Mar, que faltaban. Al 7 de marzo, el tiempo disponible iba resultando cada vez más corto para que las futuras tripulaciones alcanzaran el grado de alistamiento óptimo para combatir, antes de iniciar cualquier campaña. Para esos 600 hombres se requería, obviamente, dinero para pagar los adelantos.

Ciertamente, debe haber habido algunos inconvenientes para cumplir con la orden del Comandante General de Marina, de completar una existencia de 100 tiros por cañón en cada buque. Cabe recordar, que con motivo del desarme de 1871, se desembarcó toda la munición y pólvora. El inventario de lo desembarcado corre en el volumen 2. Sí se considera que esa hubiera sido la existencia a 1879, a pesar de que hubo ejercicios de tiro y otros enfrentamientos durante la década, y visto que tampoco hay registros de adquisición de munición, la *Independencia* necesitaría como mínimo unos 600 proyectiles de a 70; el *Huáscar* igualmente 102 de a 40; el *Manco Cápac* 165 de a 500

y el *Atahualpa* 177. Por su parte, la *Unión* necesitaría como mínimo 380 de a 68 y la *Pilcomayo*, 24 de a 40[232].

Sí a esto se agrega la pólvora que se requería, significaba una adquisición apreciable en el exterior, que hasta el 7 de marzo no se había concretado en orden de compra alguna, aunque para la pólvora no habría aparentemente problema pues se podía fabricar en el Parque General de Artillería. No toda la pólvora con que se contaba en 1879 estaba en buenas condiciones, pues parte se había deteriorado mientras estuvo depositada en tierra, y otra a bordo de los propios buques, a causa de la falta de la vigilancia que pudiera haber habido de contar con el personal adecuado, más la humedad propia en las santabárbaras.

10. SUMINISTROS Y APOYO LOGÍSTICO

En general y de acuerdo a los recursos disponibles en el presupuesto, los buques estaban siendo atendidos en sus pedidos de víveres, artículos navales, carbón, vestuario y, en ciertos casos, el gasto se cargaba a la Partida de Egresos Extraordinarios consignados en el presupuesto.

11. CONCLUSIÓN SOBRE ALISTAMIENTO OPERATIVO

Como consecuencia de la exposición sobre alistamiento operativo al 7 de marzo, el Consejo de Ministros debió haber concluido en que los buques no podían cumplir con el objeto para el cual fueron construidos, por lo menos hasta fines de abril, excepto el *Huáscar* y la *Pilcomayo*, siempre que les completasen sus dotaciones y cumplieran un periodo riguroso de entrenamiento en la mar. Tampoco como escuadra, las posibles misiones que se les pudiese encargar para cumplir con el fin que le señalaba la Constitución, como parte de la fuerza pública: defender la soberanía e integridad territorial, esta vez no solo del país, sino también de la Alianza, amén de aquella de proteger las comunicaciones marítimas vitales para la supervivencia de la nación. Para alcanzar su condición combativa para, por lo menos, disputar el control del mar y neutralizar las fuerzas navales chilenas, se necesitaba acción y recursos. El factor tiempo y dinero eran vitales. Recién a fines de abril, la flota de combate podría alcanzar su alistamiento operativo, a condición de tener ya dotaciones completas y rigurosamente entrenadas.

Es probable que en esta reunión, se completara alguna información sobre la grave amenaza que se confrontaba, las condiciones de alerta, y ciertas características del teatro de operaciones.

En cuanto a la amenaza para la seguridad del país, ella había sido reconocida e identificada desde los primeros días de enero, y de ahí la adopción de medidas de precaución, como el énfasis en los trabajos de reparación y dique de los buques que lo necesitaban, completar dotaciones de pólvora y munición, y medidas de enganche de personal, pero que no habían tenido el resultado esperado, con toda certeza por falta de dinero. La amenaza planteada residía en el poder naval chileno.

12. BREVE ANÁLISIS DEL TEATRO DE OPERACIONES

En cuanto a las principales características del teatro de guerra, era obvio que el teatro principal sería el marítimo, pues no había otra ruta para transportar tropas, pertrechos y elementos vitales para la supervivencia de la nación, que la marítima. Sí se perdía el control del mar, la amenaza ya no sería a la escuadra peruana, sino a la integridad territorial, como ya se había tomado nota.

El área marítima hasta Caldera no era una zona de malos tiempos, pero las condiciones de viento y mar no favorecían el empleo del velamen en general, para navegar a lo largo de costa, lo que significaba mayor consumo de carbón, pero a mayor velocidad y autonomía para maniobrar. La costa era alta y desértica en su mayor longitud; no había malos pasos, el mar profundo, por lo que no había peligro para la navegación cerca de costa, aunque las cartas no eran lo exactas que debieran ser. Los puertos de la provincia de Tarapacá tenían depósitos de guano y salitre en explotación, constituyendo los generadores de divisas. Para desconcentrar la base del Callao y acortar las líneas de comunicación marítima con la escuadra, era conveniente contar con una base secundaria en el sur. Esa base debería estar en Arica, que no estaba fortificada, como tampoco lo estaban Iquique, la ocupada Antofagasta y otros puertos de Bolivia, aparte de la razón de su conexión con el aliado. Dada la situación de ventaja geográfica de Chile, con respecto al tráfico marítimo vía estrecho de Magallanes, había que dar más énfasis al tráfico marítimo vía istmo de Panamá, lo cual aumentaba la magnitud del teatro de operaciones marítimo. Estas consideraciones elementales más otras quizás, deben haber sido sustentadas por Aurelio García y García, autor del *Derrotero de la Costa*.

12.1. LAS COMUNICACIONES ALÁMBRICAS PARA LA DECISIÓN

Nadie puede dudar de la importancia de los medios de comunicación para la transmisión de órdenes y toma de decisiones rápidas y oportunas. En este caso el telégrafo y el cable submarino. En este sentido, aquellas hasta Iquique estaban servidas por la red telegráfica costera y cable submarino. No había conexión con Panamá mediante cable submarino. Por el litoral norte mediante red telegráfica hasta Eten.

El Comercio transcribió una noticia del *Diario Oficial* de Chile, según la cual se proyectaba extender la línea telegráfica hasta Antofagasta, tocando algunos puntos intermedios[233]. En la costa norte chilena, su línea terminaba en Caldera, que había sido precisamente el puerto de donde habían salido el *Cochrane* y la *O'Higgins* para ocupar Antofagasta, luego de recibida la orden por telégrafo.

El Comercio traía una noticia originada en Santiago el 16 de febrero: el material telegráfico para la prolongación de la línea hasta Antofagasta, se encontraba listo. Lo conducía el vapor *Tolten*, repartiéndolo por secciones en los puertos de Caldera, Chañaral, Pan de Azúcar, Taltal, Paposo, El Cobre y Antofagasta, con el objeto de que la obra fuese concluida prontamente, creyéndose que estaría lista en un mes. Al respecto, conviene resaltar esta prolongación de la línea telegráfica, que pocos meses después tendría una influencia decisiva[234].

A poco, el mismo diario, transcribía un decreto del Ministerio de Guerra fechado jueves 20 de febrero, que en su parte considerativa exponía que era deber del Gobierno llevar a aquella parte del litoral norte toda la protección necesaria para el desarrollo de su riqueza, el bienestar de sus habitantes, y facilitar su acción administrativa, trabajo que se le tenía como el más necesario y urgente para unir Antofagasta y demás puertos intermedios con el resto de la República, y visto que se requería de la cooperación de los particulares, decreta la conformación de una comisión cuyos nombres detalla, la misma que tendría por tarea solicitar el apoyo del comercio y vecinos de Valparaíso para materializar dicha instalación. Para actuar descentralizada y simultáneamente, la comisión designaría sub-comisiones en todos aquellos puntos en que se juzgase instalar el telégrafo. La Comisión se reuniría en el despacho del Ministro de Guerra y Marina el domingo 23 a la 1h p.m.[235]

Adelantando en algo el acontecimiento, *El Comercio* transcribía una nota del periódico *La República* de Buenos Aires, que comentaba que el hilo telegráfico unía ya a la frontera de la hermana Repú-

blica de Bolivia, en el lugar llamado Tupiza, y que ese había sido el medio por el cual el Presidente Daza recibiera la noticia de la ocupación del litoral[236]. Tupiza, en territorio boliviano, era un lugar a unos 50 km. al norte de La Quiaca, en el extremo norte de la frontera Argentina. Tupiza quedaba a unos 280 kms. al sur de Sucre y éste a unos 420 kms. al sureste de La Paz. En buena cuenta, Tupiza se conectaba por vía terrestre con La Paz en no menos de cuatro días.

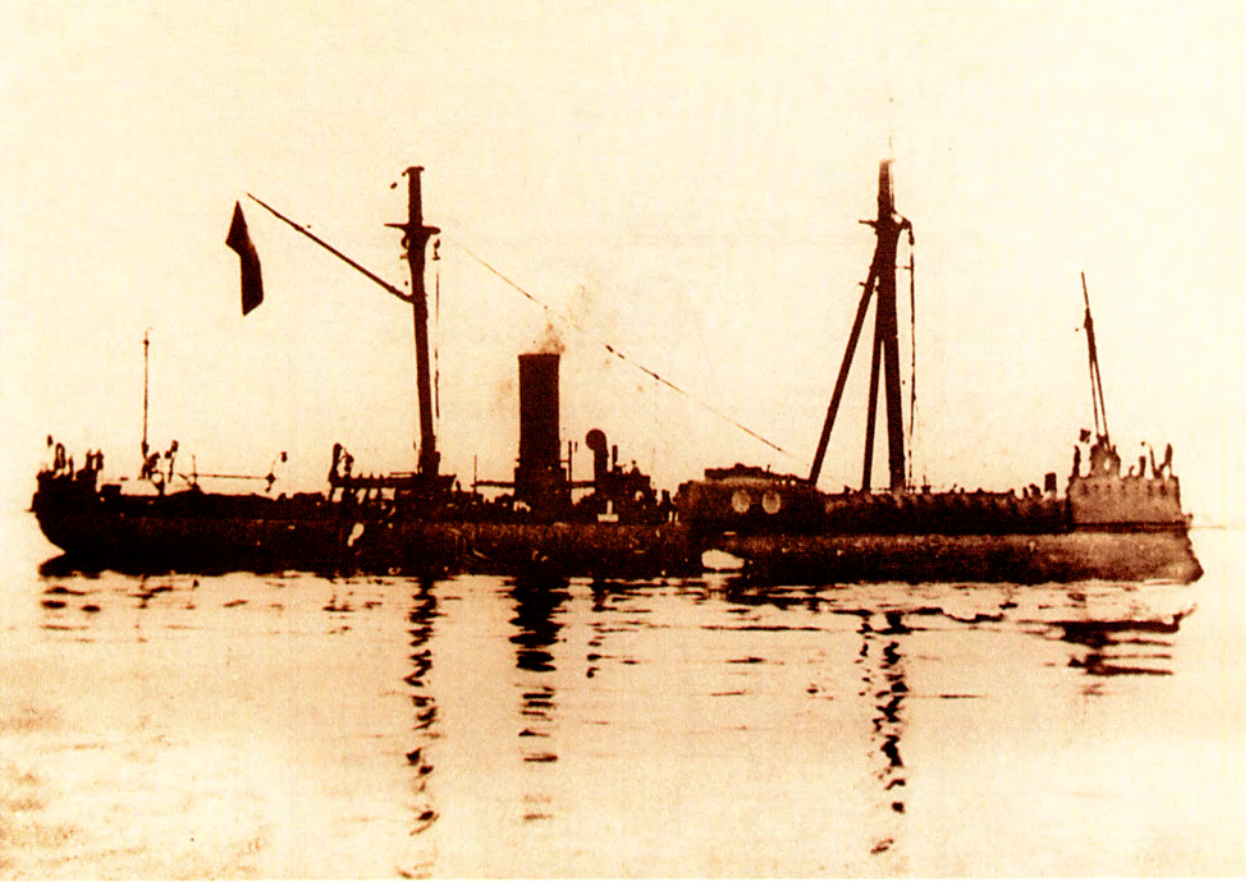
En cuanto al cable submarino, una nota en *El Comercio* daba cuenta que el vapor *Retriever* de la empresa del cable, había salido de Valparaíso para dar principio a los trabajos que debían unir Valparaíso con el norte de la República y el Perú[237].

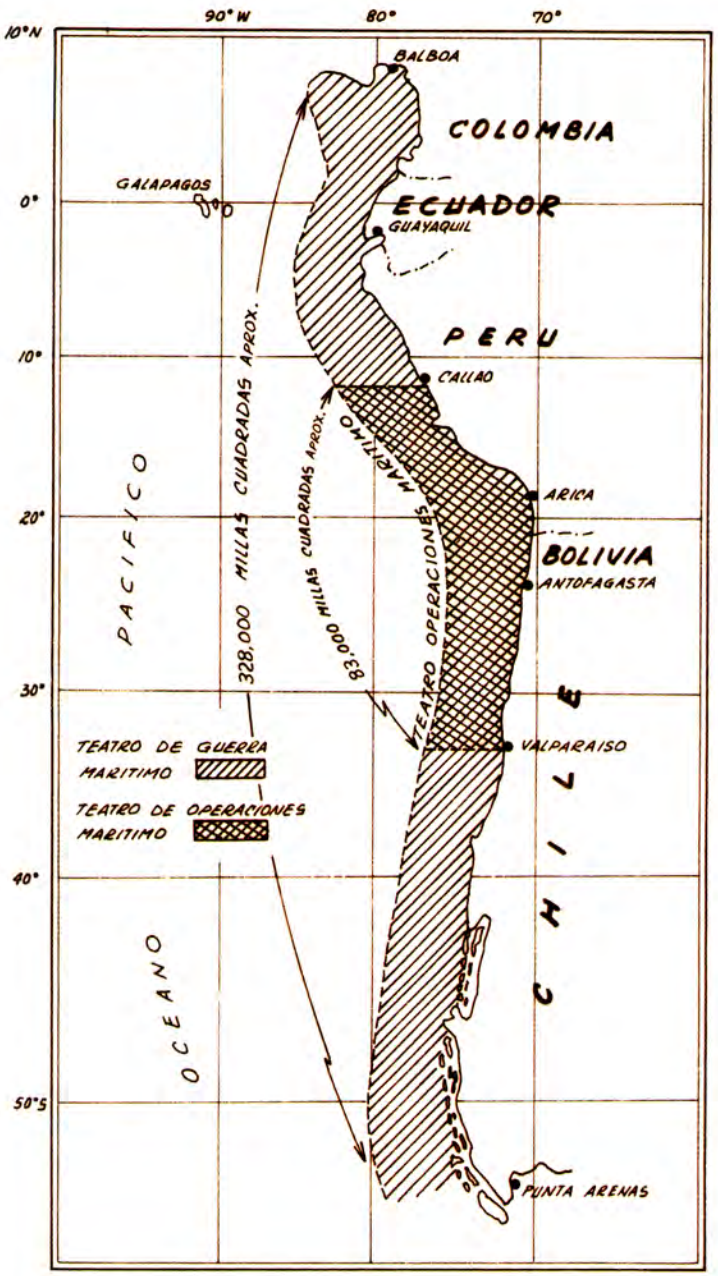
El Comercio informaba haber recibido un telegrama de Antofagasta anunciando que quedaba expedita la oficina de la empresa del cable submarino que el Gobierno de Chile había mandado establecer en ese puerto. También transcribió una noticia de *La Patria* (Santiago 19 de marzo), que decía haber recibido el 18 el primer telegrama de Antofagasta por el cable submarino. "Desde este momento, decía, se pudo transmitir partes para Valparaíso desde la oficina establecida a bordo del *Retriever*. Dentro de dos días estará expedita la oficina en tierra". "Estamos, pues, decía *El Comercio*, gracias al orden bélico de nuestros vecinos, en comunicación directa e instantánea con el centro de maniobras chilenas"[238].

El Comercio se refirió al establecimiento del cable submarino, expresando:

> "...que los ingleses han vendido a la plaza fuerte de Antofagasta un elemento de guerra muy superior no solo a un cañón de batería, sino a muchos cañones de mayor calibre, y esto en condiciones tales que a no prestarles ellos arma tan poderosa, en ninguna otra parte ni de ninguna otra manera habrían podido conseguirla. Más todavía: si la memoria no nos es infiel, el permiso para establecer al cable se otorgó a condición de su absoluta y estricta neutralidad, y no es, ni con mucho neutral la rama de él que va a Antofagasta con el exclusivo objeto de poner al habla su guarnición con el centro de sus recursos bélicos. Desde este momento (dice el de Santiago el 19 de marzo) se puede transmitir partes para Valparaíso desde la oficina establecida a bordo del *Retriever*. Bajo la clara luz de la verdad con esas palabras se ha dibujado un cuadro en que Inglaterra echa, con uno de sus buques, el puente que comunica el teatro de la guerra con el cuartel general de sus parques y abastecimientos. Bien sabemos que ingleses son en gran parte los intereses que han movido la codicia de Chile para emprender la más descomunal correría de adquisición o reivindicación, que en son de conquista puede registrar en sus

El *Huáscar* en el Callao, tomada entre 1876 y 1879, con más probabilidad de que corresponda a la fecha de su salida para el Sur, en mayo, o a su regreso en los primeros días de junio del último año, porque coincide en mucho con su descripción en esos días. Se puede notar el trinquete aún con su trípode, el bauprés rebatido hacia arriba, los masteleros de ambos palos arriados, y la percha del compás de toldilla. También que las falcas, a partir del castillo hacia popa, están rebatidas hacia abajo, lo que permite apreciar la torre de artillería, el puente de gobierno en navegación y la chimenea. Esta fotografía es la única conocida del monitor mientras enarboló el pabellón peruano. (Fuente: Álbum del Almirante Frederick Bedford de la Real Marina inglesa en el Maritime Museum Greenwich-Londres. Cortesía del Dr. Domingo Llerena, quien posee el negativo).





NOTA: Las áreas de los Teatros no están a escala

Croquis del Teatro de Guerra Marítimo y Teatro de Operaciones Marítimo (TOMA), con indicación de la extensa área cuyo control estuvo en disputa hasta abril de 1880, cuando por efecto del bloqueo del Callao, los remanentes de la escuadra peruana quedaron encerrados, logrando Chile el dominio total del Teatro de la Guerra en su extensión marítima. Áreas en millas cuadradas son aproximadas.

anales. Bien sabemos que ingleses son los fondos que para el debut se han dado en esta sangrienta farsa de reocupación e ingleses los dineros que sufraga para la guerra la Cia. Salitrera"[239].

En consecuencia, en el litoral chileno y boliviano ocupado, la comunicación telegráfica se extendía hasta Antofagasta por el norte y, por el este, se comunicaba con Argentina, y por el cable desde este país con Europa y Estados Unidos. También por el cable, Valparaíso quedaba unido con el Callao vía Caldera, Antofagasta, Iquique, Arica, Mollendo y Chorrillos. Bolivia, por su parte, quedaba unida telegráficamente solo a la Argentina, en tanto que debía recurrir al chasqui o correo para comunicarse con Arica, o con Puno, para desde aquí vía telégrafo con Arequipa y Mollendo, para acceder al cable. Nada habían hecho Perú y Bolivia en el tiempo para mejorar este enlace. Tampoco se haría con motivo de la guerra. Si bien el telégrafo y el cable eran costosos, su empleo aceleraba la difusión de la información influyendo, como se ha dicho, en una mejor y más oportuna toma de decisiones.

Las innovaciones tecnológicas no penetran una sociedad hasta que alguien puede obtener ganancias de ellas. Así, el primer FAX fue transmitido de Lyon a Paris en 1865, pero su uso se difundiría recién 120 años más tarde, cuando la tecnología logró que la codificación y transmisión fuese más económica, y que algunos ganen dinero[240].

Por contraste, *El Comercio* traía la noticia sobre la línea telegráfica peruana, que al 7 de marzo solo estaba en buenas condiciones hasta Huarmey, pero que había sido sucesivamente reparada hasta Santa y después hasta Eten, el 9[241].

13. LA INFORMACIÓN SOBRE EL ESTADO Y ACTIVIDADES DE LAS FUERZAS NAVALES CHILENAS

La reunión del 7 de marzo trató por supuesto de la escuadra chilena, pues los jefes peruanos habían sido encargados de realizar un estudio de poder combatiente relativo. ¿Qué sabían sobre ella?

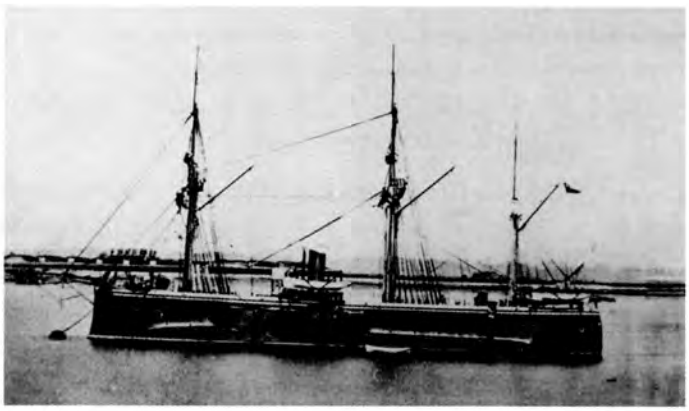
Respecto a las características y cantidad de unidades, no era difícil de estimar, pues desde hacía años los órganos de prensa chilenos las habían difundido y transcrito en los correspondientes peruanos, y viceversa con respecto a la peruana. En 1879 sucedía la mismo. Si bien es cierto que es importante conocer el inventario del probable adversario, lo es más aún el conocer, en lo posible, su real estado de alistamiento en material y personal, no simplemente para navegar, sino para combatir con éxito, porque esa es la función del buque de gue-

Escuadra chilena al comenzar la guerra

Flotas de blindados



Cochrane



Blanco Encalada

Flota de madera



Corbeta *Chacabuco*



Corbeta *O'Higgins*



Corbeta *Esmeralda*



Cañonera *Magallanes*

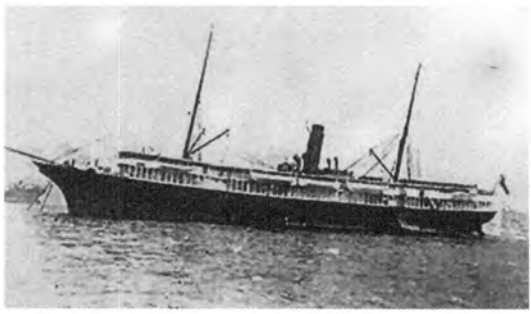


Cañonera *Abtao*

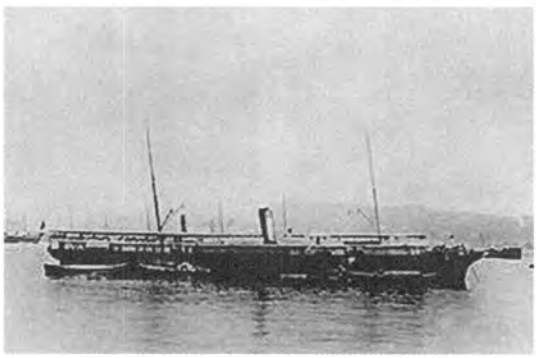


Cañonera *Covadonga*

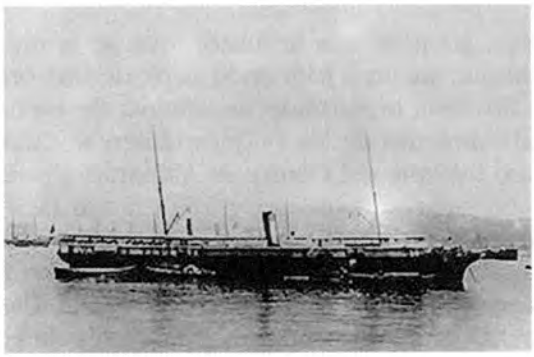
(Reproducidas de: *El Poder Naval Chileno*, Tomo II – volumen II, 1985; *Historia ilustrada de la Guerra del Pacífico* de Augusto Pinochet Ugarte).



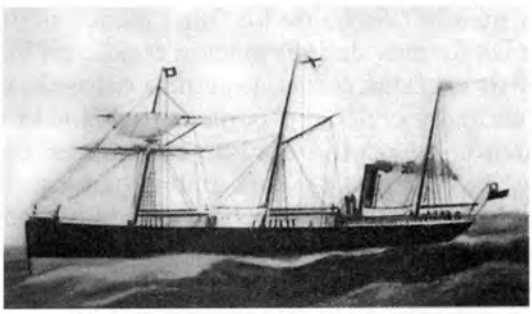
Vapor *Itata*



Vapor *Loa*



Transporte *Rímac*



Vapor *Matías Cousiño*



Vapor *Copiapó*
Reproducidas de Página web:
Armada de Chile: www.armada.cl/site/unidades_navales/155.htm
Historia de la Marina Mercante de Chile, 1961 de Claudio Veliz.

rra y cumplir, además, con la misión que se le hubiera asignado, ya sea como buque suelto o formando parte de una organización táctica.

El Perú no tenía organizado un sistema de espionaje para estar al tanto del alistamiento de los buques chilenos. Cuando más, recibiría uno que otro informe del Cónsul en Valparaíso, pues al Encargado de Negocios con sede en Santiago, no le era tan fácil observar a diario las actividades de las naves chilenas en ese puerto, salvo que fuese el cónsul quien lo mantuviera informado, o bien las obtenía de los periódicos, como queda dicho. Pero debe recordarse, que a raíz de la crisis con Argentina, los buques principales de la escuadra chilena se desplegaron al sur, estacionándose en Lota, en donde iniciaron desde noviembre de 1878, un plan de adiestramiento. Lota era un puerto ubicado a unas 260 millas al sur de Valparaíso y, por lo tanto, fuera de la mirada curiosa de los funcionarios peruanos.

Otra de las fuentes de información residía en los vapores que hacían el tráfico en estas costas, portando datos de que tal o cual buque de la escuadra chilena, o peruana, había sido visto en tal o cual fecha y puerto. Así ocurría durante este primer trimestre, al menos. Esta fuente abierta funcionó para ambos bandos.

Chile, por el contrario, sí tuvo una red de espionaje dirigida por el Ministro Residente en Lima, Joaquin Godoy, tal como fuera informado en el Congreso chileno en su sesión del 24 de marzo de 1879[242]. Además, a semejanza de lo que ocurría en Chile, los órganos de prensa nacionales publicaban el estado y movimiento de los buques de la escuadra peruana y los traslados de tropas del ejército, lo que le permitía a Godoy cruzar información para mejorar la calidad de la que enviaba.

Por otro lado, El Callao era la principal y única base de estadía permanente de la escuadra, por lo que a Godoy, cuando mucho, solo le bastaba viajar unos pocos minutos en el tren Lima-Callao, si quería, y comprobar personalmente ciertos datos. Finalmente, los vapores de la C.S.A.V., recorrieron durante el primer trimestre con entera libertad todo el litoral peruano, reuniendo y/o comprobando, por supuesto, información hidrográfica y de otra naturaleza, como defensas terrestres, que se facilitaba por sus dotaciones chilenas, que en los vapores de la P.S.N.C., también los había en buen número. Como el Perú no tuviera su propia línea de vapores en el Pacífico, la información hidrográfica de que podía disponer era la consignada en las cartas náuticas y derroteros. Y no olvidar que la numerosa población chi-

lena en Tarapacá, cooperaba en la colección y difusión de información. En términos modernos eran como una "quinta columna".

Así, pues, cabe colegir que las autoridades navales chilenas tenían mejor información que sus homólogas peruanas, amén de que les llegaba con más antelación por el cable y/o en buques de la C.S.A.V. Tampoco sería razonable hacer, ahora, después de 125 años, un estudio comparativo con información conocida más tarde, como si los jefes peruanos la hubieran tenido el 7 de marzo. Para ser objetivo, entonces, hay que regresar a la época en que se encarga hacer el estudio comparativo.

Conviene recordar, empero, que la Armada de Chile tenía perfecto conocimiento de todos los buques peruanos, por las razones que se han expresado en páginas anteriores al recordar su pasado operativo histórico. Durante la guerra de la Cuádruple Alianza contra España, los marinos peruanos conocieron de las características de la *Esmeralda* y *Covadonga*, que a esa fecha eran los únicos buques con valor militar. Por otro lado, durante la construcción en Inglaterra de los blindados chilenos y corbeta *Magallanes*, también estuvieron en construcción las cañoneras *Chanchamayo* y *Pilcomayo*, y los jefes de ambas comisiones encargadas de su construcción y/o las respectivas Legaciones, enviaron informes a sus países, sobre los avances y características.

Solo escaparon a la circunstancia descrita, las corbetas *Chacabuco* y *O'Higgins* pero, al igual que en el Perú, las *Memorias de los Ministros de Guerra y Marina* de Chile al Congreso, consignaban informaciones sobre sus buques de guerra, que eran difundidas en los órganos de prensa, e incluso editadas por el propio Ministerio, sirviendo así de fuente noticiosa.

En el Perú, la primera y única *Memoria* de un Comandante General de Marina, en el siglo XIX, fue la del capitán de navío Miguel Grau, preparada por disposición expresa del Ministro de Guerra y Marina, contralmirante Antonio de la Haza, del 9 de octubre de 1877. La orden era que el Comandante General de Marina remitiera una memoria cada año. La *Memoria* de Grau, que fue publicada en *El Nacional* del 28 de setiembre de 1878[243], si bien estuvo lista desde el 4 de enero de 1878, solo la pudo remitir el 22 de marzo en razón de la demora de la Caja Fiscal en suministrar información sobre liquidaciones y balances de la documentación del Ramo de Marina. Grau, concluía su oficio de remisión, con el concepto siguiente:

> "Grato será a esta Comandancia General que un trabajo de esta naturaleza que por primera vez se pone en práctica y cuya aparición anual-

mente juzgo de bastante importancia, pueda contribuir eficazmente, para que el Supremo Gobierno vigorice los medios empleados con buen éxito en el servicio de la Armada, reprima los inconvenientes actuales y adopte las reformas que a su ilustrado juicio fuesen oportunas"[244].

Así, pues, la capacidad combativa de diseño, era conocida mutuamente por ambas armadas. En 1874 y 1875, los diarios limeños transcribieron las características de los blindados chilenos, según se da cuenta en los volúmenes 2 y 3 del Tomo IX. El croquis ilustra la distribución de la casamata y la artillería[245].

La información sobre actividades y estado de los buques de la escuadra chilena ha sido tomada, fundamentalmente, de *El Comercio*. ¿Por qué? Por la simple razón de que esa era la fuente de que disponían al 7 de marzo los jefes peruanos, y no la de ahora, aunque no siempre era exacta y obviamente llegaba retrasada.

En páginas anteriores se ha mencionado la sesión en el Congreso de Chile del 19 de diciembre de 1878, en la cual se diera cuenta de que la escuadra chilena, ante la evolución de la situación chileno-argentina, estaba estacionada en Lota desde noviembre de 1878, lista para combatir. Pero, a raíz de la crisis chileno-boliviana, el blindado *Blanco Encalada* se estacionó en Antofagasta desde el 7 de enero, en misión de presencia naval. En este mes, la *Chacabuco* y *Magallanes* continuaron en su misión, también de presencia naval, pero en las zonas de Punta Arenas y canales Smyth, que venían cumpliendo desde diciembre de 1878[246].

El 13 de enero, el *Cochrane* se dirigió a Caldera, unas 210 millas al sur de Antofagasta, y el 20 la *O'Higgins* recibió órdenes de alistarse y esperar instrucciones para proceder a este último[247]. Un telegrama del 11 de febrero informaba que en Caldera se embarcó una fuerza de línea en el *Cochrane* y, que el 8, había salido la *O'Higgins* hacia Caldera, también para embarcar tropas[248]. En efecto, el miércoles 12 salieron de Caldera para Antofagasta el *Cochrane* y la *O'Higgins*, llevando 1,000 hombres para agregarse a los efectivos que tenía el *Blanco Encalada*. Antofagasta fue ocupada el 14[249]. A las 9 1/2 a.m., decía la nota, los buques chilenos principiaron el desembarco de las fuerzas, tomando posesión de la Prefectura sin oposición alguna. Se calcula en 700 soldados de todas las armas los que desembarcaron. El 16, salieron fuerzas para ocupar Mejillones y Caracoles[250].

Sin embargo, también se desplegaron buques a los puertos aún bolivianos de Cobija y Tocopilla, con el objeto de vigilar el orden y proteger a los ciudadanos chilenos. Así, el 16 el *Blanco* procedió a Tocopilla y Cobija, la *O'Higgins* a Mejillones, quedando el *Cochrane*

en Antofagasta. El *Blanco* pretendió sustraer del vapor *Ayacucho* la correspondencia para las autoridades del litoral boliviano, sin lograrlo. Al mismo tiempo, el Gobierno dispuso poner el ejército y armada en buen pie, en previsión de lo que pudiera ocurrir[251]. Entretanto, se impartieron ordenes para que la *Chacabuco*, *Magallanes* y *Tolten* procedieran a Valparaíso[252].

Una noticia daba cuenta que parecía que por fin se fabricarían en Valparaíso, calderas para la *Chacabuco* y *O'Higgins*. Se creía que serían tan buenas como las que se podían hacer en Europa, con la ventaja de quedarse en el país los 120,000 pesos que iban a costar más o menos[253].

Casi un mes después se dio a conocer haberse contratado la fabricación en Chile, de nuevas calderas para la *O'Higgins*, prometiendo el fabricante dejarlas colocadas en el término de cuatro meses y sin anticipo alguno. Sobre la *Covadonga*, aún no se había decidido sí iría o no a repararse a Constitución, habiendo ofrecido la compañía del dique, hacer las reparaciones por la cantidad presupuestada[254]. Posteriormente se impartieron órdenes para la carena de la *Covadonga* y, a ese fin, se acoderó al pontón *Thalassa* y desembarcó su artillería para aligerar pesos, antes de proceder a Constitución, para el fin citado. Era una buena medida que debió haberse tomado hacía mucho tiempo, decía la nota periodística[255].

Otra noticia decía que dentro de poco la *Covadonga* estaría en estado de hacerse a la mar, por lo que era tiempo de que se fuese pensando en dotarla de veterana tripulación y oficialidad competente. "Lo recordamos, decía, porque hay muchos para quienes no sería honroso verse relegados a las pacíficas tareas de una oficina, cuando pueden ostentar méritos que les permitan aspirar a la gloria de los combates"[256].

La *Esmeralda* parece que había estado en dique, pues la noticia decía que saldría en una semana más, esto es, tan pronto como se concluyera de calafatearla y enganchar la tripulación necesaria. Decía, también, que los enganches de gente para la escuadra del norte marchaban viento en popa. "Ayer se han enganchado 22 hombres para la tripulación de la *Esmeralda*, los que reunidos a 54 de anteayer, hacen un buen total de 76. Ayer se habrían enganchado a muchos más, a no ser porque faltó la plata mucho antes que el entusiasmo; con pesos más se habría completado la dotación del buque. Don Arturo Prat ha sido nombrado Comandante de la *Esmeralda*. La dotación de este buque estará en breves días completa, con magníficos tripulantes. Otro nombramiento: el almirante Williams Rebolledo to-

maría el mando de la escuadra. Muy acertada nos parece esta determinación, porque debemos estar prevenidos para todo evento"[257].

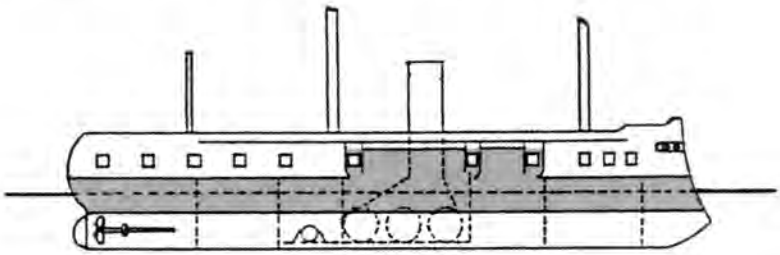
La víspera de la reunión del Consejo de Ministros en Lima, en la cual debía informar la Comisión de jefes, apareció en *El Comercio*, una transcripción del periódico *Times*[258], que reseñaba la *Memoria* del Ministro de Guerra y Marina de Chile, con la relación de los jefes y oficiales de guerra y mayores que estaban embarcados en los buques chilenos, y sus tripulaciones, como se puede ver en el cuadro de la siguiente página.

En resumen, entonces, la información de que disponían los jefes peruanos sobre la situación al 7 de marzo, era que los blindados chilenos y la *O'Higgins* habían desembarcado tropa y ocupado pacíficamente Antofagasta y Mejillones; que un blindado y la *O'Higgins* estaban estacionados en Tocopilla y Cobija en presencia naval. La *Chacabuco*, *Magallanes* y *Tolten*, tenían orden de concentrarse en Valparaíso. La *Covadonga* haría dique en Constitución, pero en corto plazo estaría lista para hacerse a la mar. La *Esmeralda* había hecho dique, completado su dotación con Prat como comandante. El jefe de la escuadra sería Williams Rebolledo. También habían participado en los desplazamientos de tropa los vapores *Abtao* y *Santa Lucía*, comprados por el Gobierno.

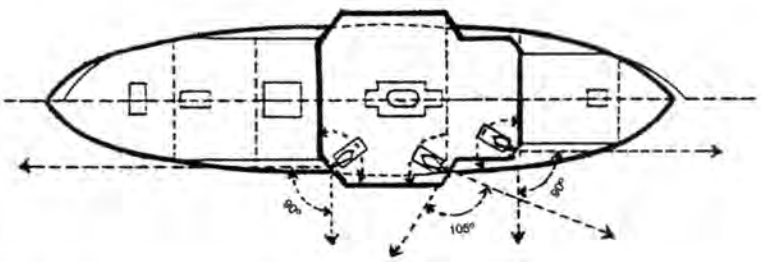
Desde el punto de vista material, aparentemente, la *O'Higgins* y *Chacabuco* tendrían problemas de velocidad por el estado de las calderas. La *Esmeralda* y *Covadonga*, luego de dique, estarían listas para hacerse a la mar. Evidentemente el dato periodístico sobre la tripulación de los blindados no era confiable, pues comparativamente resultaba inferior a la tripulación de las corbetas. Pero otro aspecto más surge de esta información: que realmente los únicos listos para combatir, en material y personal, serían los blindados y la *Magallanes*. Las otras corbetas tenían problemas de calderas que limitaban su velocidad. Los demás habían estado reclutando tripulación que no estaba entrenada, igual que sucedía con la de los buques peruanos, y para el reclutamiento tenían el problema parecido de avance. Finalmente, que el dique flotante chileno, no podía recibir a los blindados.

En otra edición, *El Comercio* transcribió de *La Opinión Nacional*, un artículo titulado "La Marina de Guerra de Chile", que comentaba una obra publicada a fines de 1878, casi al mismo tiempo en Austria y Alemania, titulada *La Marina. Pormenores y representaciones científicas de las marinas de guerra de todas las potencias del mundo*, cuyos autores eran el contralmirante R. Bronny y el capitán de fragata

BLINDADOS *COCHRANE* Y *BLANCO ENCALADA*



Croquis de la batería de los blindados chilenos.
Vista de perfil que muestra el blindaje de la faja de flotación, del reducto de la batería central, y la subdivisión interna con mamparos estancos.



Vista del plano que muestra la artillería en reducto acorazado conteniendo cada uno seis cañones de 9", 12 toneladas, Armstrong, rayados, avancarga, giratorios, que disparan proyectiles de a 250 libras. Coraza de 8 pulgadas sobre cañones. Igualmente se indican los sectores de tiro de cada cañón y que demuestra una potencia de fuego en andanada 750 libras por banda.
(Reproducida de: Informe del Contralmirante C.R.P. Rodgers, Comandante de las Fuerzas Navales de Estados Unidos en la Estación del Pacífico, del 24 de octubre 1879, al Secretario de la Marina, sobre el combate naval de Angamos. Las vistas de perfil y de plano corresponden al *Diagrama H* del informe citado, reproducido en el Informe Anual del Secretario de la Marina sobre las Operaciones del Departamento durante el año 1879- Washington, Government Printing Office 1880).

BUQUES	ARTILLERÍA	MÁQUINAS	DOTACIÓN
Blindado *Almirante Cochrane*	6 cañones	500 HP nominales	Comandante C. de N. Enrique M. Simpson 2do. comandante C.de C. Luis A. Castillo Oficial del Detall 1 teniente 1° 7 tenientes 2° 12 guardiamarinas 1 contador 1 cirujano 1 maquinista de 1ra. Clase 1 maquinista de 2da.clase 3 maquinistas de 3ra.clase 94 hombres de tripulación 1 oficial de guarnición 1 sargento 3 cabos 1 tambor o corneta 34 soldados
Blindado *Blanco Encalada*	6 cañones	500 HP nominales	Comandante C.de N. Juan E. López 2do. comandante C.de C. Guillermo Peña 1 teniente 1° 2 tenientes 2° 6 guardiamarinas 1 contador 1 cirujano 1 maquinista de 1ra.clase 2 maquinistas de 2da. Clase 1 maquinista de 3ra. Clase 127 hombres de tripulación 1 oficial de guarnición 1 sargento 2 cabos 1 tambor o corneta 21 soldados
Corbeta *O'Higgins*	9 cañones	300 HP	Comandante C.de F. Juan José Latorre Oficial de detall Tnte. 1ro. Belisario Rojas 1 teniente 1° 2 tenientes 2° 9 guardiamarinas 1 cirujano 1 sangrador 1 contador 3 maquinistas de 1ra., 2da. y 3ra. clase 174 hombres de tripulación 1 oficial de guarnición 1 sargento 2 cabos 1 tambor 20 soldados

H. Litrow, ambos de la Marina austríaca. Para la exactitud de los datos que consignaban en su obra de 21 volúmenes, habían recurrido en Europa a los Ministros de Marina, a los Almirantazgos y a los grandes astilleros en donde fueran construidos acorazados y buques de madera, existentes en el mundo. Si bien cierto que esto se publicó el 27 de marzo, ahora se consigna en este análisis, bajo el supuesto de que era conocido por haber sido editada la obra en 1878. Podría suponerse que esta obra se adelantó en 20 años al famoso *Jane's Fighting Ships*, de Inglaterra.

De la obra citada, *La Opinión Nacional*, tomó las características de los buques de la escuadra chilena, que se indican a continuación:

BUQUES	*Blanco Encalada Cochrane*	*Chacabuco* y *O'Higgins*	*Magallanes*	*Esmeralda*	*Covadonga*
Artillería	6 cañones sistema Armstrong de 9"	7 cañones	6 cañones	4 cañones	2 cañones
Clase	Batería central en casamata	Corbeta de batería	Corbeta de batería	Corbeta de batería	Cañonera
Toneladas	3,480				
Fuerza de máquina	500 HP nominal 3000 HP efectivo	300 HP nominal 1600 HP efectivo	300 HP nominal 1600 HP efectivo	200 HP nominal 1200 HP efectivo	140 HP nominal 600 HP efectivo
Velocidad	13 nudos en prueba	12 nudos en prueba	10 nudos	9 nudos	6 nudos
Material de construcción	Fierro	Con refuerzo interior y amarres fro.	Idem		
Año	1874/1875	1867/1868	1874		
Blindaje	227mm 91/4"				
Aparejo	Barca	Fragata	Barca	Fragata	Goleta de 8 palos
Observaciones	Últimamente fueron forrados sus cascos en madera y cobre	Cambiaron su artillería en Chile por cañones de más calibre. Hoy tienen entre ellos de 115 lbs.		Antiguamente tenía de 20	Cañones de 32, hoy son mayores

También consignaba las características, de los transportes *Valdivia*, *Abtao*, *Independencia*, *Ancud* y *Tolten*, que no se reproducen ahora.

Comentaba a propósito *La Opinión Nacional*, que:

"Los dos blindados eran iguales en dimensiones, fuerza de máquinas y armamento. Sus cañones de los reformados de Armstrong, correspondiendo su calibre de 9 pulgadas a poco más de 250 libras. Tiene doble casa-mata en la que existe la artillería y forma de batería central. Sus ca-

ñones están dispuestos de manera que pueda hacer fuego con ellos próximamente en la dirección de la proa o en líneas paralelas, con 4 en la popa, con 2, y con todos los 6 en batería o sea en la dirección de los costados. Están montados sobre tornamesas, movidas por máquina a vapor, las cuales son manejadas de la cubierta inferior a la principal.

El espolón en cada uno de ellos tiene 8 pies de largo sobre y bajo de la línea de agua y es trabajado de acero y bronce ligados, combinación que se ha demostrado los hace más consistentes.

Todos los buques principales son a hélice siendo de ruedas solamente los transportes *Ancud* e *Independencia*.

Aunque en el cuadro no se consigna el tonelaje ni el año de construcción de los buques de madera, podemos, poco más o menos, indicar uno y otro. Las dos corbetas primeras, llegaron a Chile en 1868, recién lanzadas de los astilleros de Inglaterra y de dimensiones más o menos iguales a las de nuestra *Unión*, deben medir poco más de 1,000 toneladas. La *Magallanes* se construyó en la misma época que los blindados.

La *Esmeralda*, recién carenada después que un temporal la arrojara a la costa de Valparaíso, tiene más de 20 años y el *Covadonga*, cañonera arrebatada a los españoles de la manera que todo el mundo sabe, en 1865, tiene más de 16 años"[259].

14. ANÁLISIS DEL PODER COMBATIENTE RELATIVO

En el supuesto de que tanto la escuadra peruana como la chilena, superasen las deficiencias anotadas, y alcanzaran, en lo posible, sus características de construcción, y seleccionando solo los datos más indicativos, es que se ha preparado los cuadros comparativos que siguen:

PODER COMBATIENTE RELATIVO		
PERU	VS.	CHILE
Blindados de alta mar		
Independencia (1865/Inglaterra) *Huáscar* (1865/Inglaterra)		*Cochrane* (1874/Inglaterra) *Blanco Encalada* (1875/Inglaterra)
Blindados para defensa de puerto		
Manco Cápac (1866/EE.UU.) *Atahualpa* (1866/EE.UU.)		-------- --------
Flota de madera		
Corbetas		
Unión (1864/Francia)		*Chacabuco* (1866/Inglaterra) *O'Higgins* (1866/Inglaterra) *Magallanes* (1874/Inglaterra) *Esmeralda* (1854)
Cañoneras		
Pilcomayo (1874/Inglaterra)		*Covadonga* (1858/España)

CARACTERÍSTICAS MAS RELEVANTES BLINDADOS DE ALTAMAR			
Características	*Independencia*	*Huáscar*	*Cochrane/Blanco*
Casco de fierro	Sí	Sí	Sí
Desplazamiento, toneladas	3,000[1]	1,745[1]	3,560 c/u
Blindajes, casco, pulgadas	14.5[2]	18.5[2]	19[10]
Coraza, fierro, pulgadas	4.5	4.5	9
Embono, madera, pulgadas	10	14	10
Blindaje torre tiro, pulgadas		19.5[2]	
Coraza, fierro, pulgadas		5.5	
Embono, madera, pulgadas		14	
Blindaje torre mando, pulgadas	14.5[2]	15[2]	Sí
Coraza, fierro, pulgadas	4.5	3	
Embono, madera, pulgadas	10	12	
Cubierta, fierro, pulgadas	5/16[6]	3/8[6]	3[2]
Espolón	Sí	Sí	Sí
Artillería principal, distribución	1 colisa giratoria en popa 1 cañón fijo en proa Batería central[3]	Torre central giratoria a mano[3]	Batería central[3]
Cantidad, tipo, libras	1 de 150 en popa 1 de 250 en proa de ánima lisa[3] 6 de 70 por banda, rayados[3]	2 de 300 rayados[3]	3 de 250 por banda, rayados, giratorios [3,10]
Sistema carga y disparo	Avancarga, manual[2]	Avancarga manual[2]	Avancarga eléctrico[3,10]
Sector de fuego	Croquis[5]	Croquis[5]	Croquis[5]
Peso de la andanada por banda, libras	720[4]	600[4]	900
Alcance medio efectivo, yardas	1,100[2]	1,100[2]	2,500
Poder de penetración blindaje, pulgadas	4.5[4]	9[2]	18[10]
Distancia para penetración, yardas	1,100[2]	1,100[2]	2,500
Artillería Secundaria		2 de 40 1 de 12 Ametralladora Gatling	1 de 20 1 de 9 1 de 7 Ametralladora Nordenfeld
Velocidad, nudos	11[7]	11[7]	10/10.5[7]
Carbón, toneladas	450[7]	300[7]	280 c/u
Sistema de gobierno	Manual[2]	Manual[2]	Vapor
Número de hélices	1[7]	1[7]	2
Aparejo	Barca	Bergantín, trinquete de trípode	Bergantín
Dotación	300[8]	200[8]	300 c/u

FLOTA DE MADERA						
Características	*Unión*	*Pilcomayo*	*Chacabuco O'Higgins*	*Magallanes*	*Esmeralda*	*Covadonga*
Desplazamiento, Tns	2,016[1]	800[1]	1,650 c/u	950	850	412
Artillería principal	6 de 68 por banda, rayados[3]	2 de 70 por banda, rayados[3]	3 de 115, 2 de 70 rayados	1 de 115 rayado	6 de 40 por banda rayados	2 de 70
Sistema de carga	Avancarga[3]	Avancarga[3]	Avancarga	Avancarga	Avancarga	Avancarga
Disparo	Manual	Manual	Manual	Manual	Manual	Manual
Artillería secundaria		2 de 40 por banda[3]	2 de 40 c/u	1 de 64 1 de 20		1 de 40 2 de 9
Peso de andanada	408 lbs.[3]	150 lbs[3]				
Velocidad, nudos	12[7]	11.5[7]	8/6 c/u	10.5	5	7
Carbón, toneladas	400[7]	139[7]	200 c/u	220		
Gobierno	Manual[2]	Manual[2]	Manual	Manual	Manual	Manual
Aparejo	Fragata[9]	Goleta				Goleta
Dotación	180[9]	125[8]	160 c/u		160	

1. *Historia Marítima del Perú.*-Tomo IX, Vol. 2 p. 782
2. *Ibid.* Vol. 2 p. 493 y croquis ps. 499 y 504; p. 38, que se reproducen
3. La colisa de proa de 150 lbs. giratoria de la *Independencia*, sería reemplazada por un cañón Vavasseur, terrestre de 250, fijo, ánima lisa. Demás cañones de la fragata y monitor, según Vol. 2 p. 493 y blindados chilenos Vol. 2 p. 37 y Vol. 3 p. 585.
4. Como la nueva colisa de proa de la fragata sería fija, se excluye su poder de fuego del peso de andanada por banda de 720 lbs. que se consigna en Vol. 2 p. 493. Poder de penetración de la artillería de a 150 de la fragata no hay datos, pero no debe haber sido mayor de 4 1/2". Sin embargo se le instaló 2 colisas de 150 lbs, una por banda, lo que llevó el peso de andanada a 720 lbs.
5. Croquis Vol. 2 ps. 481, 483 y 38
6. *Ibid.* ps. 499 y 37
7. *Ibid.* p.790. La velocidad del *Huáscar* se ha limitado a 11 nudos, pues los 12.27 solo los alcanzó en la prueba inicial; y Vol. 3 ps. 578 y 579; a los blindados chilenos se les ha considerado 10 y 10.5 nudos, pues nunca alcanzaron los 13. A la *Unión* solo se le ha considerado 12 nudos, pues nunca alcanzó los 13.7 nudos.
8. *Ibid.* Vol. 2 ps. 511, 569, 661 y 732
9. *Ibid.* p. 470
10. Vol. 2 ps. 37 y 39; Vol. 3 ps. 578, 579, 585. Según Browne, un proyectil de 9" podía perforar una coraza de 12.7". La de los peruanos era de 4 1/5", Vol. 3 p. 376.

Respecto a los monitores para defensa de puerto, no se considera necesario hacer comparación alguna, pues solo estaban capacitados para efectuar una corta salida de puerto y combatir, empleando su artillería y el espolón. Recuérdese que en Estados Unidos se les llamó los "de los dos espolones", uno en proa y otro en popa. Su artillería

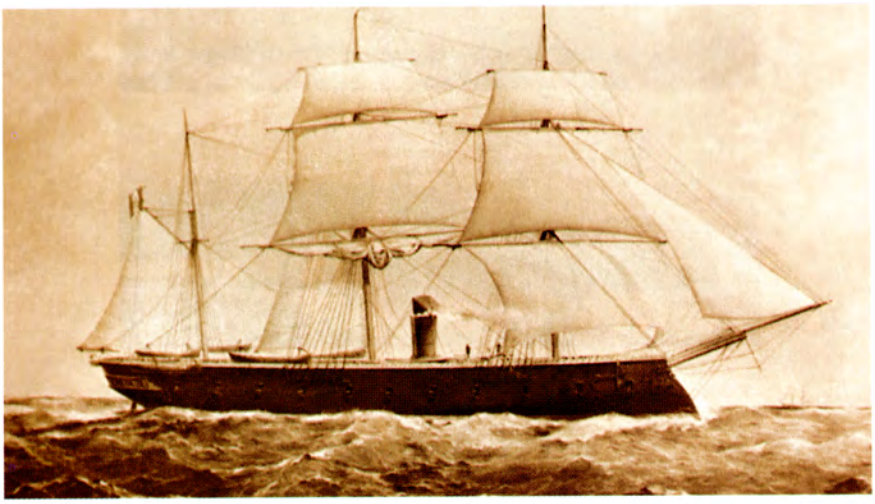
Fragata *Independencia* ▶

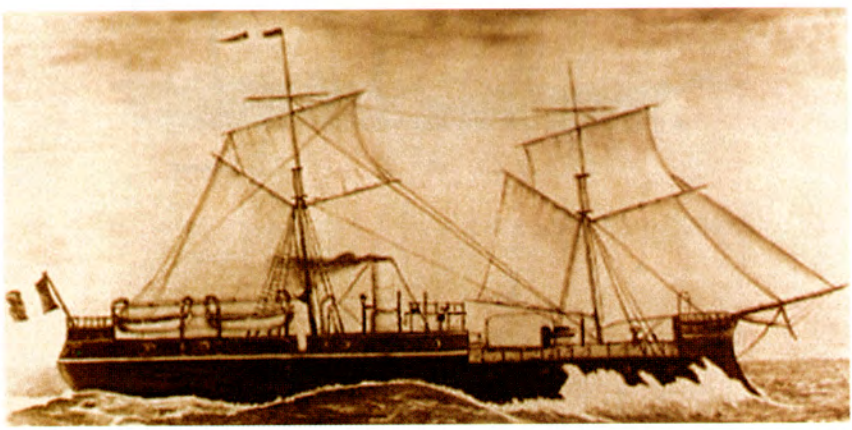
Monitor *Huáscar* ▶

(Reproducidas del Archivo Fotográfico del Instituto
de Estudios Histórico-Marítimos del Perú)

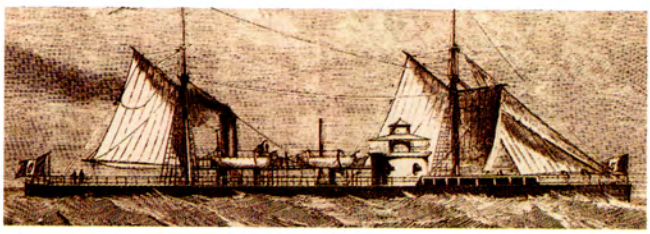
Escuadra peruana al comenzar la guerra

Blindados de alta mar





Blindados para defensa de puerto





Flota de madera





◀ Monitor *Atahualpa*, mostrando el velamen con que viajó desde Estados Unidos, pero en 1879 ya le habia sido retirado.

◀ Fotografía del monitor de la clase *Canonicus* de la Marina de Estados Unidos, similar a los peruanos *Atahualpa* y *Manco Cápac*.

◀ Corbeta *Unión*

◀ Cañonera *Pilcomayo*

(Reproducidas del Archivo Fotográfico del Instituto de Estudios Historico-Marítimos del Perú).

era de 15 pulgadas, avancarga, ánima lisa, dos cañones por torre que giraba a vapor, disparando cada cañón una bala esférica de a 500 libras es decir, que su peso de andanada era de 1,000 libras, dentro del sector de fuego, pero que no penetraría la coraza de los blindados chilenos. Una regla empírica daba como poder de penetración de la bala esférica, 15" x 2/3=10", versus 19" del blindaje de los chilenos. Su blindaje era en los costados con una coraza de fierro de 5 pulgadas y 2 de embono de madera; en la torre su coraza era de fierro de 10 pulgadas y diez de embono de madera; en la cubierta 1 7/16". Podía hacer daño a la flota de madera a unos 800 metros de distancia. Como no podían navegar en formación por su reducida velocidad, no han sido incluidos en las conclusiones que siguen. Más detalles en el Tomo IX[260].

Resultaba de toda lógica, entonces, que la escuadra peruana se organizara de la siguiente manera:

- Un grupo de unidades para la guerra ofensiva, compuesto por los blindados *Independencia* y *Huáscar* y los buques de madera *Unión* y *Pilcomayo* para exploración y hostigamiento del tráfico mercante.
- Un grupo de unidades para la guerra defensiva (defensa de costas) compuesto por los monitores *Manco Cápac* y *Atahualpa*.
- Un grupo de unidades de transporte y apoyo logístico conformado por el *Chalaco*, *Talismán* y *Limeña*.

Algo racional, si cabe la expresión, pues en la época de que se trata estaba aún vigente el concepto de emplear buques como fortalezas flotantes para defender la costa y puertos. Pasarían varios años para que ese concepto fuese descartado en la conformación de las fuerzas navales de un país.

15. CONCLUSIONES

Del cuadro comparativo anterior, se llega a las conclusiones siguientes.

15.1. BLINDADOS DE ALTA MAR

1. Los chilenos eran más modernos y por lo tanto, tenían incorporados adelantos y mejores equipos, que los hacían más eficaces, como por ejemplo alumbrado eléctrico, dos ejes, disparo eléctrico, etc.
2. Los chilenos eran de mayor desplazamiento que resultaba en mayor blindaje, mayor número de cañones de grueso calibre, más munición, pólvora, dotación, más capacidad de carbón, etc.

3. Los peruanos tenían una pequeña ventaja en velocidad, que en circunstancias favorables permitiria mantener o aumentar distancia, o evadir a los blindados chilenos.

4. El peso de andanada de los chilenos era mayor y podía penetrar la coraza de los peruanos a mayor distancia.

5. Los proyectiles peruanos no podían penetrar el blindaje chileno. Habría que adquirir granadas perforantes Palliser de acero, para tener más probabilidad de infligir daños.

6. La operación de la torre y su artillería era más laboriosa y lenta que la artillería chilena en batería central, con el consiguiente menor volumen de fuego.

7. El sector de fuego de los chilenos para el tiro por andanada era de 180 grados, versus los limitados de los peruanos.

8. Los chilenos tenían más probabilidad de aplicar la regla "dar primero (por su alcance), dar duro (por su potencia), dar seguido (por operación más simple)".

15.2. FLOTA DE MADERA

1. El mayor número de los buques chilenos, permitía más flexibilidad y mayor número de misiones a cumplir.

2. La ventaja de edad de los peruanos no se reflejaba en equipos más modernos.

3. El peso de andanada de los chilenos era superior y con mayor alcance.

4. La mayor velocidad de la peruana le permitía escoger la distancia de combate.

Por lo tanto, la escuadra peruana por su inferioridad artillera y de protección, debía evitar enfrentamientos entre blindados, que constituían la amenaza principal. La maniobrabilidad que impartían las dos hélices a los blindados chilenos, hacía muy incierto un ataque con éxito a espolón, aparte de que para ello debían lograr una aproximación hasta el contacto, con el riesgo de resultar averiado o hundido en el intento.

16. OPINIONES DE LA PRENSA PERUANA SOBRE LA ESCUADRA NACIONAL

Pero en ese Consejo de Ministros del 7 de marzo, al cual asistieron cinco altos jefes de la Armada, no solo se debe haber escuchado

la comparación material, sino también evaluado las opiniones de los órganos de prensa.

Así, *El Comercio* transcribió de *El Nacional* lo siguiente:

"...que para que los resultados de la invasión consumada por Chile y los preparativos que esta hace para apoyarla y sostenerla, no hagan para más tarde muy difícil nuestra intervención, es de todo punto indispensable la presencia de nuestra escuadra en el litoral de Bolivia. Si hay paz, nuestros buques de guerra la sostendrán, sin necesidad de luchar con nadie. Si no hay paz y Chile persiste en seguir rodando por la pendiente, que se ha lanzado, nuestra escuadra se encontrará en actitud de proceder con toda la rapidez necesaria"[261].

Pocos días después, *El Comercio* transcribió otro comentario de *El Nacional*, sobre nuestra escuadra, que decía:

"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 éstas; falta que si es de peligro, en las expediciones pacíficas de un buque, lo es en mucho 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 de 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 dos monitores que no valen tanto, sea tan pródigo en gastos y obsequios dispendiosos y escatime sin embargo las sumas llamadas a satisfacer necesidades reales e 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.

Contínua el colega arreglando el ejército, de la misma manera que ha arreglado la escuadra en los acápites anteriores, y concluye de este modo:

Más dejando a un lado estas represalias, muy desconsoladoras todas ellas, el tiempo es de fijar la mirada en nuestro elemento de defensa, robusteciendo al efecto nuestra fuerza terrestre y marítima, dando a nuestras naves una buena tripulación, proveyéndolas de todo género de seguridades, haciéndolas ejercitarse en el manejo de la artillería, unificando el armamento del ejército, adiestrando y vigorizando los demás medios de acción; en una palabra, poniéndose en estado de hacer frente a cualquiera emergencia seria que pudiera sobrevenirnos".

Quien lea lo que *El Nacional* dice en su último número, comenta *El Comercio*:

"Apenas podrá explicarse el desparpajo con que en días anteriores pedía este mismo diario que se enviara nuestra escuadra al sur, con el manifiesto propósito de poner a raya a los chilenos; pero por fortuna para el país si poco cuerdo estuvo el colega al propagar sus ímpetus belicosos, no lo está menos al hacer la triste pintura que hoy hace de nuestra escuadra. Mañana debe salir del dique el *Atahualpa* y 48 horas después podrían zarpar nuestros tres monitores y todos los demás buques de la escuadra que existen en el Callao; con excepción del blindado *Independencia*, que estará completamente listo y en las mejores condiciones la próxima semana.

Nosotros no queremos la guerra; predicamos la paz como suprema conveniencia nacional; pero vemos con patriótica satisfacción que "el país está preparándose para cualquier emergencia", y tenemos más fe en nuestros elementos que los que mayor inclinación manifiestan a valerse de ellos, con motivo y sin motivo"[262].

En su edición de la tarde, de ese mismo día, al comentar *El Comercio* sobre las noticias del exterior, decía:

"El Perú debe mirar, entre tanto, como un asunto muy grave para su seguridad exterior, las declaraciones oficiales del Gobierno de Chile; y sin pérdida de tiempo debe enviar una fuerte división a Tarapacá, arreglando las cosas de manera que "la escuadra esté lista a zarpar adonde su presencia sea indispensable, como garantía de nuestra seguridad exterior en el presente conflicto, que nos hace limítrofes con Chile, puesto que a la otra margen del Loa no se ve ya tierra boliviana, sino las banderas de Chile dominando el desierto"[263].

Y, en el mismo día del Consejo de Ministros, *El Comercio* manifestaba que:

"...la prudencia aconsejaba hacer lo que ha hecho hoy el Gobierno: enviar a guarnecer la provincia de Tarapacá un cuerpo de ejército, respetable por su fuerza numérica y por el acierto que ha habido para nombrarle jefe. Estas consideraciones debe haberlas tenido en cuenta el Gobierno para organizar la división que en estos momentos zarpa del Callao para el sur. Y debemos suponer que la división que marcha a Iquique no sea la única fuerza que allí enviemos por el momento. Nuestra escuadra, con la sola excepción de un buque se halla casi lista para hacerse a la mar; y como su presencia en el Callao es de todo punto de vista inútil, no creemos aventurado presumir que se esté pensando darle la orden de aproximarse al teatro de las operaciones reivindicatorias de Chile"[264].

Como se puede apreciar, los formadores de la opinión pública demandaban el envío de la escuadra al sur, pero desconociendo su estado en ese momento.

17. NOTICIAS ADICIONALES SOBRE LAS ACTIVIDADES DE LA ESCUADRA CHILENA

Como este capítulo se extiende hasta la declaratoria de guerra, bien cabe suponer que todo lo que sucediera después del 7 de marzo, era concordante con la decisión que debió adoptarse en ese día, hechos algunos que se sustentan en fuentes abiertas y otros en la documentación oficial, conforme se ha descrito antes del párrafo "la primera apreciación naval".

Pero los órganos de prensa continuaron comentando sobre información procedente de Chile, que iba haciendo más patente al pueblo peruano, el inevitable enfrentamento bélico, y aquella referente a la escuadra chilena que habría de servir para futuras apreciaciones.

La *Chacabuco* había recibido órdenes de partir el 14 de marzo para el norte, pero era muy probable que no lo hiciera hasta el sábado. Complementaba la noticia, con otra referida a una probable colisión que tuviera lugar el 8 de enero, pero sin que la avería fuese tan seria que le impidiera navegar. "No será necesario que entre a dique, decía. Se le hará una compostura por buzos, que sin ser definitiva alejará todo peligro para la navegación. Cuando dentro de unos seis meses entre a dique, se le hará una refacción general y se le cambiará las calderas, trabajo que no está todavía contratado, pero que es posible sea tomado por la misma casa que trabaja los nuevos calderos de la *O'Higgins*. Con esto la *Chacabuco* se encontrará rejuvenecida y será una excelente corbeta"[265].

A poco se publicaron otra vez, las características de los blindados chilenos tomadas, según *El Comercio*, de informes oficiales del Gobierno de Chile.

"Cochrane - Blanco Encalada

Largo total entre perpendiculares, 210 pies ingleses; manga 45 pies 9 pulgadas; tonelaje 2,03238/94 B.M.; calado medio 19 pies 2 pulgadas; altura del portalón en la base de la carena 7 pies 6 pulgadas; blindaje en la línea de flotación para proteger la máquina y calderas 9 pulgadas; a la altura de los rieles de los cañones 8 y de varios espesores en el resto y en el frente de la batería; espesor de las maderas atrás del blindaje 8 a 11 pulgadas"[266].

De *El Mercurio* de Valparaíso, *El Comercio* transcribió la nueva conformación de la escuadra chilena, como sigue:

"Blindados *Cochrane* y *Blanco Encalada*, corbetas *Chacabuco*, *O'Higgins*, *Esmeralda* y *Magallanes*, goleta *Covadonga* y vapor *Tolten*. Comandante en jefe de la escuadra: contralmirante don Juan Williams Re-

bolledo, quien saldría para el norte el miércoles o viernes a tomar el mando. Lleva como Mayor de Órdenes a Domingo Salamanca; de Comisario a Nicolás Redolés y de ayudantes a Alejandro Walker Martínez y Manuel García.

El *Valdivia* serviría de pontón y hospital de sangre. La *Chacabuco* saldría el jueves a más tardar"[267].

Según *El Comercio*, habían viajado a Antofagasta el Ministro de Guerra y el contralmirante Williams Rebolledo, instalando su puesto de comando en el *Cochrane*.

Las noticias del vapor *Ilo*, al salir de dicho puerto, indicaban que allí se encontraban los dos blindados, las corbetas *Chacabuco*, *O'Higgins*, *Esmeralda* y el vapor *Tolten*, esperándose la incorporación en cualquier momento de la *Magallanes*, y el de la *Covadonga* en cuanto concluyese sus reparaciones, es decir, la escuadra que mandaría Williams Rebolledo[268].

Esta concentración de todas las fuerzas navales el 2 de marzo, también la informa el periódico *Catorce de Febrero* de Antofagasta. El *Blanco*, la *O'Higgins* y el *Tolten* llegaron del norte, reuniéndose con el *Cochrane* y la *Esmeralda*, la cual había entrado el mismo 2. También comentaba sobre esta reunión el periódico *El Ariqueño* de Arica. En otro aparte, decía que el *Tolten* se ocupaba en explorar toda la costa adyacente al puerto, con el objeto de iniciar algunas obras que sirvan a la defensa del mismo[269].

Evidentemente, esta concentración había sido preliminar a la operación que habría de realizar días después. Así, *El Comercio* informaba de un cablegrama recibido el 24 de marzo, dando cuenta que la escuadra chilena había ocupado el puerto de Cobija, y que las fuerzas terrestres destacadas en Caracoles salieron sobre Calama, ocupándola después de un ligero choque con fuerzas bolivianas[270].

Otro de los periódicos fundado en Antofagasta desde la ocupación, *El Pueblo Chileno*, en su edición del 21 de marzo, daba cuenta de la salida el 20 en la noche de toda la escuadra para el norte, menos la *O'Higgins*, conforme lo transcribiera *El Comercio*. Comenta, también, noticias de varios diarios de Chile, en los que se dice que como es muy probable la guerra con el Perú, no carecían de interés los datos de su ejército y marina, que extractaban de documentos oficiales:

"Tiene el Perú actualmente 7 batallones, dos escuadrones y una brigada de artillería de campaña. En todo 7,500 hombres de línea. Las fuerzas de policía y guardias civiles son 3,000. Guardias Nacionales son 10,000. Total 20,500 hombres. Su marina consta de 14 buques, siendo 5 blindados. Sobre la escuadra publicaremos mañana un interesante artículo, escrito especialmente para nuestro diario por un distinguido literato.

El ferrocarril desde Mollendo a Puno tiene de longitud 530 kms. Importó cerca de 38 millones de soles. De Puno a La Paz solo hay 20 horas de distancia, que son: 12 por el Titicaca a Chililaya y 8 de Chililaya a La Paz. Aliado el Perú con Bolivia, estará La Paz a 4 días de distancia de Cobija, por la vía Puno y Mollendo"[271].

En efecto, la comunicación con Bolivia por el lago Titicaca había mejorado desde que el 11 de enero se inaugurase en la localidad boliviana de Chililaya, con asistencia del Presidente Daza, un muelle construido por Speedie y Cia., para atender el tráfico lacustre con los vapores *Yavarí* y *Yapurá*. Tenía 583 pies de largo y una T en el extremo, pescante y almacenes. "La prosperidad de Chililaya, -decía el periódico La Democracia de La Paz-, es un hecho y lo será en grande escala, cuando el ferrocarril haya llegado a La Paz y un cable sublaguino nos ponga en contacto momentáneo con la Europa". En esa oportunidad, el *Yapurá* había conducido 1,500 rifles Remington con munición para muchos años, que Bolivia había adquirido de la citada fábrica y que "servirían para afianzar la paz y consolidar el orden público de que disfruta la República"[272]. Cuarenta días después, Chile ocuparía Antofagasta y no se tendió, por supuesto, el ferrocarril ni el cable. Chililaya siguió uniendo a La Paz por camino que se recorría en las 8 horas citadas, por lo menos. Los efectivos de línea del ejército peruano eran exagerados, como se ha visto.

En diarios chilenos de la primera quincena de marzo, que *El Comercio* transcribiera, se comentaba sobre una probable adquisición de dos cañoneras de 500 toneladas cada una, con un cañón de 600 libras, bala cónica, blindaje de 11 pulgadas y andar de 15 nudos, las cuales habrían sido compradas a raíz de la cuestión chileno-argentina. Se decía que llegarían dentro de poco a Valparaíso y que, con toda seguridad, partirían al norte "a reforzar nuestra escuadra, la cual con este refuerzo será invulnerable en el Pacífico". En la segunda quincena, los periódicos insistían en dicha adquisición. La realidad, sin embargo, es que dicha adquisición resultó no ser cierta, a pesar de lo que se informase en la sesión de 24 de marzo del Congreso de Chile, de haberse encargado a Europa dos cañoneras y que se había enviado un agente a Europa para adquirir buques, debiendo examinar previamente en Montevideo unas cañoneras italianas que se ofrecían en venta. Más bien, todo indica que si se compraron dos torpederas a Thornycroft, Inglaterra, la *Janequeo* y *Guacolda*, con dos torpedos de botalón cada una, cuyas características se consignan en el Volumen 2 del Tomo IX[273].

Conforme se adelantara en páginas anteriores, en *El Comercio* del 31 de marzo, se transcribió un artículo intitulado: "Las Escuadras de Chile y del Perú", dirigido al contralmirante Williams Rebolledo, bajo la firma anónima de un tal "A" y publicado en *El Nacional* de Lima Nº 4287. El autor, según comenta Héctor López Martínez, sin la menor duda, "era un experto marino (chileno) que veía con gran lucidez las posibilidades en combate del material de ambos países". La refutación del teniente segundo Eulogio Saldías, también fue publicada en *El Comercio* del 5 de abril. Ambos artículos están reproducidos en el Tomo X[274].

En su introducción, el autor "A" calificaba al Perú como permanente invasor de sus vecinos, respecto de lo cual Chile no dijera una sola palabra de agresión ni siquiera de consejo. Y, así, se refiere a las dos invasiones al Ecuador en 1828 y en 1860. Luego a las dos invasiones a Bolivia en 1841 y 1857, además de que en el caso de esta última, el Perú intervenía permanentemente en sus asuntos a raíz del tránsito comercial forzado por Arica, y políticamente por Puno porque era el cuartel general de los bolivianos asilados o internados, en donde el Perú fomentaba alteraciones del orden interno en el país vecino. Conviene aclarar lo afirmado por "A".

En 1828, el Libertador Simón Bolívar, Presidente de la Gran Colombia (que incluía lo que hoy se conoce como Ecuador, pero que aún no era independiente), presentó al Perú un ultimátum exigiendo la satisfacción de una serie de puntos, que de no materializarse procedería con la fuerza de las armas. La respuesta del general La Mar, Presidente del Perú, llevó a ambos países hacia un inevitable conflicto armado[275]. La guerra se produjo y entre las operaciones efectuadas estuvo la ocupación de Guayaquil y parte del territorio. Como Ecuador no existía, mal pudimos invadirlo. En la campaña terrestre, se libró la batalla del Portete de Tarqui el 11 de febrero de 1829, desfavorable para las armas peruanas. No fue, pues, una guerra propiciada por el Perú.

El conflicto de 1860 con Ecuador fue en realidad entre 1858 y 1859. En efecto, el 28 de octubre de 1858, el Congreso peruano autorizó al Presidente Castilla a hacer la guerra a Ecuador, visto que este país había cedido parte del territorio peruano a acreedores ingleses. Se realizó un bloqueo pacífico de Guayaquil. El 12 de noviembre de 1859, el Ejército Expedicionario peruano desembarcó y ocupó dicho puerto. Todo se realizó pacíficamente sin que ocurran encuentros armados. El 25 de enero de 1860, se firmó el Tratado de Mapa-

singue, que selló la paz. Cinco días antes, el 20, la fuerza expedicionaria se retiró de Guayaquil[276]. Los acreedores ingleses renunciaron a la adjudicación de territorio.

La invasión a Bolivia en 1841, fue por causas distintas. En efecto, el Presidente del Perú, general Agustín Gamarra, se unió al general boliviano Ballivián, que era uno de los voceados para asumir el poder en Bolivia, en contra de Santa Cruz, quien quería recuperarlo por la fuerza, encontrándose en ese momento en Ecuador. Como consecuencia de todo ello, el Perú ocupó en setiembre de 1841, el puerto de Cobija, negándole a Santa Cruz la posibilidad de usarlo. Por tierra, Gamarra con la anuencia de Ballivián, cruzó la frontera. Poco después, Ballivián pidió a Gamarra detener su marcha y regresar al Perú. Ello indignó a Gamarra y pese a las gestiones diplomáticas de ambos países, los aliados se volvieron adversarios. Se produjo la batalla de Ingavi el 18 de noviembre, desfavorable a las armas peruanas. En el encuentro murió Gamarra y Castilla fue hecho prisionero. Luego, los bolivianos invadieron Puno, Tacna, Moquegua, Arica y Tarapacá, no sin encontrar denodada resistencia de guerrilleros nacionales. A raíz de problemas internos en Bolivia y aceptada por ambos países la mediación diplomática chilena, se firmó en junio de 1842, un tratado de paz. Esta es, pues, la verdadera historia de la invasión de Bolivia en 1841, y la desocupación del territorio peruano por mediación chilena[277]. Lo coincidente es que todo ese territorio sería el escenario de la guerra de Chile contra Perú y Bolivia, no sin dejar de mencionar la intervención chilena contra la Confederación Perú-boliviana en 1836.

Queda solo aclarar la invasión a Bolivia en 1857, sobre la que no se ha encontrado referencias.

En cuanto a la intervención permanente por Arica, los hechos de la guerra del Pacífico confirman todo lo contrario: que la conquista por Chile, del litoral boliviano y la provincia de Tarapacá fue como enclaustrar a Bolivia con un candado de combinación en su salida al mar, cuya clave solo él conoce y la usa a voluntad.

Por último, respecto al Perú como lugar de exportación de agitadores o refugio de asilados bolivianos, olvida "A" que la expedición Quevedo salió de Chile con la anuencia de sus autoridades, así como muchas otras hacia el Perú, de peruanos que se asilaban en Chile, en donde eran incentivados para originarla, todo ello antes de 1879.

Retornando al análisis comparativo de "A", se encuentra que contiene una serie de inexactitudes en cuanto a las características y estado de los buques peruanos, excepto que mucho antes de iniciarse la

Campaña Naval, reconocía al *Huáscar* como "una nave verdaderamente formidable", cuyo blindaje era de poca cuenta. Resultaba, pues, que para "A" el único blindado de campaña y de servicio activo de que disponía el Perú, era el *Huáscar*...."es un arma de ataque y defensa". Por supuesto, hacía una fabulosa descripción de los blindados chilenos, que al final no hundirían un solo buque peruano.

Obviamente, una conclusión de "A" en cuanto al peso de andanada, reflejaba una distorsión, esto es, que un blindado chileno disponía de seis cañones contra dos del *Huáscar*, o bien que dos blindados chilenos disponían de doce cañones siempre contra dos del *Huáscar*. Eso no podría ocurrir, puesto que el blindado chileno tendría que combatir contra un mismo blanco solo por un lado, o sea empleando solo tres cañones, y si fueran los dos blindados serían seis los cañones, no doce.

Resalta, como no podía decir menos, que la flota de madera chilena tenía superioridad sobre la peruana, tanto en número como en cualidades, aunque con exageraciones. Así, menciona, que las calderas de la *Covadonga* estaban en excelente estado, pero mes y medio después quedaba en evidencia su escasa velocidad.

En cuanto a superioridad peruana en transportes, resulta también en exageración, pues era solo tres versus el *Ancud*, *Abtao*, *Tolten* y toda la flota de la C.S.A.V. Al final "A" estableció cinco conclusiones:

I. La marina peruana es más fuerte y, para ello, toma en cuenta a los monitores *Atahualpa* y *Manco Cápac*, a los que atribuye velocidades de 6 a 8 nudos, aunque solo son fortalezas flotantes.

II. Los blindados chilenos eran superiores para combatir en alta mar, lo cual si era correcto.

III. La superioridad en la flota de madera, también correcta.

IV. Atribuye como ventaja que el Perú tuviera más transportes y pontones, omitiendo en lo primero que Chile disponía de la C.S.A.V., y que los pontones no tenían valor militar alguno para combatir.

V. Era correcta la conclusión de que el armamento de los blindados chilenos de alta mar, era superior en número y calibre, por lo que su peso de andanada y su velocidad de fuego eran más eficaces.

En lo que acierta "A", es sobre la calidad del personal desde capitán a paje, al abstenerse de dar una opinión, puesto que ella solo se pondría a prueba en una hora y caso dados. "La fuerza naval de las tripulaciones es siempre un argumento de guerra *a posteriori*". Quizás no quiso entrar en el tema por razones de patriotismo o sicológicos. La Campaña Naval demostraría no *a posteriori*, no des-

pués de la guerra, que la fuerza naval de las tripulaciones peruanas sería superior.

La refutación de Saldías, intitulada "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", era en realidad una comparación entre el tipo de blindados con batería central en casamata, y aquel de torre, para luego reducirlo al caso concreto entre ambas escuadras. Cabe recordar, sin embargo, que en la época de que se trata, estaba en pleno proceso de discusión, sin experimentación práctica en una guerra, la distribución de la artillería de los blindados entre la batería central en casamata y aquella en torre central o torres.

Las ventajas e inconvenientes de las baterías las resumía Saldías en nueve conclusiones, que no eran objetivas, pues todas eran inconvenientes. Igualmente, las ventajas e inconvenientes de las torres las resumía en quince, que tampoco eran objetivas, pues todas eran ventajas. Además, su análisis en este punto tenía, quizás como antecedente, buques de otras marinas.

Saldías era categórico, al decir "el tiempo de los buques de batería ha pasado". No había pasado. La tendencia era hacia la distribución en torres, pero ella solo quedaría decidida once años después, esto es en la década de 1890[278]. En 1879 la realidad era otra.

Luego Saldías centraba su análisis en el caso de los blindados chilenos versus el *Huáscar*, y falto de realismo rechazaba la superioridad sobre el monitor. Al final solo le dejaba como ventaja lo mucho que tenían "que envidiar y que temer de él". López Martínez, expresa con toda razón que la de Saldías era una "pueril confianza"[279], a lo que hay que agregar que contribuía a crear una sicología de superioridad naval que no existía. La Campaña Naval demostraría ese aforismo de John Paul Jones: "Pelean los hombres, no los buques".

18. LOS ACONTECIMIENTOS Y LA INFLUENCIA SICOLÓGICA DE LA PRENSA

En un buen número de países, el comportamiento colectivo de las masas, fundamentalmente urbanas, era objeto de manipulación en las plazas públicas mediante oradores durante los meetings y otros tipos de reunión. El rumor, las proclamas impresas y la prensa formal escrita. Bolivia, Chile y el Perú, no escaparon a esa modalidad antes, durante ni después de la guerra que libraron a partir de 1879.

Habida cuenta de que opinión pública es el sentir en que coincide la generalidad de las personas acerca de un asunto, cabe presumir que el rumor y comentario veraz y/o distorsionado de las noticias, complementaban a la prensa en la formación de aquella. En el Perú, la prensa no podía formar opinión pública nacional en el grueso de la población, por la sencilla razón del elevado grado de analfabetismo que, a enero de 1875, alcanzaba al 81% de la población[280], a nivel nacional. Sin embargo, visto que los habitantes de las provincias de Lima y Callao sumaban 155,000 y a estar por los porcentajes que consigna Middendorf[281], unos 59,000 incluidos peruanos y extranjeros al saber leer y escribir, podían tener acceso a la prensa escrita diaria. Igualmente, en esta área los peruanos sumaban unos 132,000 de los que 66,000 eran hombres. Así, al generalizar sobre la opinión pública del Perú, en realidad era solo la de esos 132,000 como máximo, que vivían en el eje Lima-Callao que, por lo demás, concentraba los poderes político, financiero, económico y comercial del Estado y privado. Esto no quiere decir que en otras áreas urbanas del Perú sus habitantes no formasen opinión pública, pues en justicia sí la tenían, pero la realidad es que los analistas políticos en el extranjero se guiaban por la prensa escrita limeña, que la consideraban como expresión de aquella del Perú.

Tan es así, que Santiago Sierra, Encargado *Ad-Interim* de la Legación de México en las Repúblicas Sud Americanas, residiendo temporalmente en Santiago, entre los puntos que mencionaba en informes a su Gobierno decía, en el del 31 de enero, que no creía que el Perú fuese hostil a las pretensiones chilenas "aunque una parte de la prensa de Lima aboga por la causa boliviana". En otro del 28 de febrero, "que la opinión general de la prensa (limeña) es que no conviene a los intereses del Perú la prolongación de Chile hacia el norte, y en el pueblo corre favorecida la idea de una alianza con Bolivia". En otro informe del 28 de febrero dice, que a pesar de las simpatías de Prado por Chile "se sabe que en su Consejo, en las Cámaras, en la prensa, en la sociedad influyente y hasta en las masas del pueblo del Perú hay una sorda prevención contra Chile que, acaso no obedezca a móviles claros y definidos" pero que al final puede conducir a una colisión sangrienta. Finalmente en otro informe del 15 de marzo dijo, "que la opinión en Perú como en Chile es adversa a la paz"[282].

¿Cuáles eran las fuentes de información para tales afirmaciones del señor Sierra? Obviamente, en primer término la prensa chilena, los contactos en este país, y la prensa limeña que recibiera en Chile y que algunos periódicos locales manipulaban para sus intereses. Si

bien la tarea del periodismo era y es levantar el espíritu nacional, muchas veces los resultados de la observación y reflexión del periodista, por falta de información, o por manipulación inducen a sus lectores a una formación errónea de su opinión. Desde el punto de vista de una operación sicológica, es válido el método, pero en tiempos normales, no es ético.

También es apropiado resaltar, que casi la mitad de la población, es decir 1'350,000 vivía en centros urbanos, algunos de ellos conectados por el telégrafo particularmente en la costa, y el resto al interior conectados con dificultad por la falta de vías terrestres adecuadas y la loca geografía. De toda esa población urbana, probablemente no más de 260,000 tenían acceso a la prensa escrita.

Algunos periódicos consideraban que la conducción política debía responder a la opinión pública, que sus comentarios contribuían a formar. Otros, se consideraban sus fieles intérpretes. Entre los diarios obviamente, había independientes unos, representantes otros de intereses económicos, políticos y grupos de presión. Conviene aclarar que un "grupo de interés", es cualquier grupo constituido que trabaja por el progreso político o a favor de determinadas causas o personas, pudiendo actuar en forma abierta o encubierta, positiva o negativamente, circunstancial o permanentemente. Cuando estos grupos ingresan al terreno político presionando al gobierno para conseguir sus fines, se convierten en "grupos de presión". Es posible que los grupos de presión tengan relaciones internacionales. Los grupos de presión empresariales se movilizan, entre otras, por causas socio-económicas, para influir en decisiones políticas que favorezcan sus intereses, para defender la propiedad privada, etc. y mantienen contacto con ministros y parlamentarios, sea en forma abierta o encubierta.

En el Perú, el periodo de 1870-1879 fue de afirmación de la libertad de información, opinión y expresión, conforme a los principios consagrados en la Constitución de 1860. A comienzos de 1879, el análisis de la situación política por parte de la prensa limeña, compuesta de los periódicos siguientes, no era unánime[283]:

El Peruano, diario oficial, con su director el doctor J. C. Ulloa, reflejaba la posición del gobierno, que no deseaba la guerra. Opinaba con mucha ponderación *El Comercio*, independiente, con J. A. Miró Quesada y el doctor L. Carranza. Había sido fundado en 1839 por Manuel Amunátegui, chileno, pero su dirección la había asumido Miró Quesada desde el 1° de enero de 1876. En el asunto de la guerra adoptó una posición inicial ponderada y ecuánime. *El Nacional*, civi-

lista, con el doctor C. Chacaltana y don M. M. del Valle. Partidario de la guerra desde el primer momento. *La Opinión Nacional*, civilista, con A. A. Aramburú y R. Dávalos. Partidario de la guerra desde un inicio. *La Patria*, pierolista, con P. A del Solar, J. L. Jaimes (boliviano) y B. Neto (uruguayo). Partidario de la guerra. *La Sociedad*, clerical y simpatizante de Piérola, con Monseñor M. Tovar y los religiosos J. A. Roca y Boloña y M. Abián. Partidario de la confraternidad americana. *La Tribuna*, fundado en 1876, con L. F. Zegers y Rafael Vial (chileno). Por coincidencia Zegers tenía el mismo apellido que el Ministro de Hacienda del Gobierno de Pinto. Defensor de la causa chilena y de la neutralidad del Perú. Vial fue expulsado el 15 de abril de 1879 y entusiastamente recibido a su regreso a Chile. *South Pacific Times*, con I. Lawton. Estos fueron los más influyentes, aunque hubo otros en diversas ciudades del país.

La limitada red telegráfica nacional, por otro lado, no favorecía la difusión de las noticias y de las ideas con la oportunidad y amplitud necesarias, como para apoyar a la formación de una cohesión nacional en torno a un tema específico de interés nacional. Su empleo era costoso, pero de enorme utilidad visto que era el desarrollo tecnológico más moderno y que había sido utilizado con éxito por los corresponsales en la reciente guerra franco-prusiana de 1870.

Si bien desde 1876 estaba en servicio el cable submarino internacional, mediante el cual era posible establecer comunicación con el exterior vía Chile, su elevado costo restringía su explotación por lo que muchas noticias del exterior que llegaban por la vía marítima, eran transcritas en los periódicos, con el retraso consiguiente, que para el caso del sur variaba entre 9 y 15 días.

La comunicación con Bolivia, a pesar de ser país limítrofe, era aún más crítica, por su total aislamiento telegráfico y precariedad vial, quedando para el contacto con su centro de decisión política, el correo marítimo y el chasque. Una carta de Santiago-Antofagasta tomaba como mínimo 5 días; Santiago a La Paz, de 9 a 10 dìas; Tacna-La Paz por chasque, de 5 a 6 días, y La Paz a Antofagasta, 7 días[284], haciéndose la salvedad que de Lima a La Paz se podía comunicar con Tacna por telégrafo y de ahí por chasque a La Paz en unos 5 a 6 días.

Es curioso como el Gobierno peruano no usó con mayor profusión el telégrafo y el cable submarino en este primer trimestre, para acelerar el intercambio de información y mejorar la toma de decisiones. A estar por lo señalado en la *Memoria de Lavalle*, durante su estadía en Chile hizo uso del cable submarino en mensajes cifrados, igual que lo hiciera Godoy con su país.

Sea como fuere, la influencia de los medios de comunicación escrita en las mentes y actitudes del ser humano, había mermado más no anulado, el privilegio de los oradores y de la memoria, a partir de la invención de la imprenta por Gutenberg en 1438. Antes de ello, siempre hubo métodos para influir en el comportamiento colectivo de las masas, que se remontan a miles de años.

Así, por ejemplo, el registro escrito más antiguo de operación sicológica está en el *Libro de los Jueces* de *La Biblia*, que señala como en el año 1245 A.C., Gedeón influyó sicológicamente ante los Madianitas para derrotarlos contundentemente. Hay muchos otros casos de operaciones sicológicas en diversas situaciones, pero el ejemplo más cercano estuvo en la guerra franco-prusiana de 1870 que declarase Francia a Prusia el 19 de julio de ese año. Ambos países deseaban la guerra, pero por motivos diferentes. Prusia, bajo la inspiración de Bismarck, porque la consideraba como medio para unir los estados del norte y del sur y formar el nuevo Imperio alemán. Francia, porque veía en este objetivo un desafío al equilibrio de poder en Europa. La situación para Francia se complicó cuando un pariente del rey Guillermo de Prusia apareció en la línea de sucesión del rey Carlos V de España. Francia exigió al rey de Prusia que no avalase la pretensión de su pariente a la corona de España. El rey Guillermo, que se encontraba en Ems, trató cortésmente al embajador de Francia, pero no aceptó su exigencia. El texto de la comunicación telegráfica por el que se daba cuenta de lo sucedido, conocido como "el telegrama de Ems", fue reacomodado por Bismarck de tal manera que inducía a entender que el rey Guillermo se había rehusado a recibir por segunda vez al embajador francés. Algunos personajes influyentes en Francia así lo interpretaron, pero no Napoleón III ni la opinión pública, que lo consideró como ofensa llevando a Francia a declarar la guerra a Prusia, lo que a su vez produjo el efecto buscado por Bismarck: la unión de los estados del norte y sur germánicos y la guerra contra Francia. Había sido, pues, una operación sicológica perfecta, antes de la declaratoria de guerra.

Pero ni la guerra ni la sicología son temas nuevos. Cada una es tan antigua como el hombre. Como la guerra es más práctica y tema común, tiene una historia más vieja. Lo que ahora se llama sicología antiguamente se estudiaba bajo títulos como religión, ética, literatura, política, medicina o filosofía. La propaganda consiste en el uso planificado de cualquier forma de comunicación diseñada para afectar la

mente y emociones de un cierto grupo para un fin específico. De la época que se trata, las formas de comunicación eran telegráfica, escrita y verbal. En la acción sicológica el blanco es el propio gobierno, la opinión pública y los gobiernos amigos. Se busca convencer y cohesionar a los propios. En la guerra sicológica el blanco es el adversario y sus aliados. Se busca disuadir, convencer y amedrentar al enemigo y a sus simpatizantes. Ambas constituyen las llamadas operaciones sicológicas, y para lograr sus resultados todos los medios son válidos. La propaganda contra un enemigo se suplementa con otras medidas operativas de naturaleza militar, económica o política, según sea necesario. Se llevan a cabo antes, durante y después de la guerra. La prensa, pues, a pesar de lo dicho al inicio, jugó un papel muy importante en el primer trimestre de 1879. No en vano Napoleón expresó alguna vez, que "eran más de temer cuatro periódicos hostiles que un millar de bayonetas"[285].

¿Hubo en el Perú "grupo de presión" de algún tipo que financiara y auspiciara una campaña periodística para promover que su interés se identificara con el interés nacional, y en todo caso, de que interés nacional se trataba? ¿Esos "grupos" representaban a alguna élite, y en todo caso a cuál? Repasar las notas periodísticas peruanas puede echar luces sobre su influencia sicológica en el Gobierno y el pueblo, en torno al tema de la guerra.

Por lo pronto, se puede afirmar que el Gobierno al recibir las primeras noticias de La Paz y desempolvar el Tratado de Alianza de 1873, no necesitó de presión alguna para admitir lo inevitable de la guerra con Chile, y al reconocer la gravedad de la situación empezó a actuar preventivamente. No en vano, el Ministro de Relaciones Exteriores Irigoyen, había gestionado ante la Argentina su adhesión al Tratado en 1873 y 1874, en su calidad de Ministro Plenipotenciario ante esta República, hecho que no se llegó a concretar. Conforme se ha explicado, durante 1878 no hubo en la prensa peruana mayor trascendido público ni privado sobre el problema generado entre Chile y Bolivia a raíz de la promulgación de la ley boliviana del jueves 14 de febrero de ese año, que estableciera un impuesto al salitre exportado por la Compañía del Salitre y Ferrocarril de Antofagasta, en adelante la Cia.

En Bolivia y Chile, luego de la promulgación oficial de la ley el sábado 23 de febrero, tampoco hubo mayores comentarios en la prensa, a pesar de que ambos gobiernos, los accionistas de la Cia, y la élite chilena aún no totalmente cohesionada, estaban conscientes de la trascendencia del problema.

El aspecto jurídico e internacional que lleva a la ocupación de Antofagasta, está descrito en los Tomos IX, X y volumen 4 del XI de la *Historia Marítima del Perú*, así como en muchas obras de historia y de investigación del tema. Pero hubo otros aspectos o factores que también contribuyeron poderosamente, quizá más que los arriba mencionados, como los económicos, sociales y sicológicos que llevaron, finalmente, a la decisión política, y en los cuales tuvieron mucho que ver los accionistas de la Cía., los políticos y empresarios de la élite chilena.

Es apropiado recordar, sin embargo, que la Legación peruana en La Paz estuvo acéfala durante 1878, y todo indica que no hubo la comunicación adecuada entre el consulado peruano y el Ministerio de Relaciones Exteriores, hasta fines de diciembre de ese año. Es decir, hubo un vacío diplomático que contribuyó primero, a la ausencia del consejo oportuno y, más tarde, a la participación inevitable del Perú en la guerra.

El Comercio, en su edición del jueves 2 de enero de 1879, reprodujo el artículo del periódico *La Democracia* de La Paz, que reseñaba la evolución del tema relativo al impuesto a la compañía salitrera de Antofagasta. Al día siguiente presentó un examen de la situación, muy moderado, en el cual expresaba que el principal apoyo a las pretensiones de Chile estaba en el Tratado de 1874; que la Asamblea boliviana al ocuparse en 1878 de la transacción se debió limitar a reconocer o denegar el dominio de la Cia. sobre las salitreras, sin imponer gravamen alguno al haberse inhabilitado por el citado tratado, finalizando:

> "Desear es que la cuestión a que nos referimos no venga a alterar las buenas relaciones entre dos naciones amigas, con daño de ambas y de la América en general"[286].

Luis Ortega, Investigador Honorario en el Instituto de Estudios Latinoamericanos de la Universidad de Londres, autor en 1984 de un acucioso e interesante análisis intitulado, *Salitre, Empresarios chilenos y los orígenes de la Guerra del Pacífico*[287], basado principalmente en el Archivo de William Gibbs y el de Anthony Gibbs and Sons, propietario del 34% de las acciones de la Cia., contribuye con nuevos elementos de juicio sobre el decisivo rol de los accionistas, de la élite y de la prensa chilena. Una área no explorada suficientemente es el archivo de la casa Gibbs en Lima que para 1893, hacía ya varios años había cerrado sus oficinas[288].

James Hayne, agente en Valparaíso de Anthony Gibbs and Sons de Londres, escribió a su principal el miércoles 6 de marzo de 1878, que

el Directorio de la Cia. no podía creer que la Asamblea de Bolivia hubiese aprobado el impuesto al salitre exportado, pues constituía un rompimiento del Contrato de Transacción de noviembre de 1873, e infracción al Tratado de Límites con Chile de 1874, si lo hacía efectivo. Reconociendo la seriedad de la situación, se pusieron en contacto con el Gobierno de Chile, que a esa fecha aún no tenía información oficial, señalándole el perjuicio para los accionistas chilenos (e ingleses hay que agregar), y la violación del Tratado de 1874, que motivó el envío de instrucciones al Encargado de Negocios en La Paz, P. N. Videla para que protestase si fuera cierto[289].

En abril, Videla se reunió con el Ministro de Hacienda de Bolivia, M. I. Salvatierra, a quien le trasmitió la preocupación del Gobierno chileno sobre el impuesto, cuya difusión por bando en Antofagasta se había hecho en marzo. De esa conversación surgió la decisión del Gobierno boliviano de suspender su aplicación por el tiempo que fuera necesario para encontrar una solución favorable a la Cia., según informe de Videla del martes 2 de julio de 1878 al Ministro de Relaciones Exteriores de Chile A. Fierro[290].

Por su parte, el gerente de la Cia. en Antofagasta Jorge Hicks, informó el lunes 11 de marzo al presidente del Directorio, que el domingo 10 el Prefecto boliviano lo había alertado de la notificación para que tomara sus providencias e iniciara las gestiones[291].

El citado Hayne, en su nota a Londres del miércoles 6 de marzo, hacía ver que habiendo entre los accionistas varios chilenos influyentes, buscarían presionar al Gobierno si este no cumplía con su promesa de actuar prontamente ante el de Bolivia, el que quizás desistiría del cobro del impuesto[292]. Así, pues, a marzo de 1878, el Directorio sabía que podía contar con el apoyo del Gobierno gracias a su acceso a los puestos de poder, fuese a través de relaciones personales o conexiones políticas, un perfecto grupo de presión.

Entre abril y octubre de 1878, a raíz de discrepancias políticas internas originadas por el manejo de la cuestión de límites con Argentina, así como por el accionar del Gobierno que, según Errázuriz, había llevado a la industria y comercio a un estado de postración, con la consiguiente falta de trabajo portadora del hambre a muchos hogares, e incremento del crimen que amenazaba la paz interna[293], el Gobierno chileno había mantenido un rol secundario en el manejo del problema del impuesto.

A partir de octubre, sin embargo, el panorama cambió y el Gobierno de Chile reaccionando a la presión de los accionistas y ante un informe del Cónsul en Antofagasta sobre desavenencias entre las auto-

ridades municipales y la Cia., envió instrucciones a Videla con fecha viernes 8 de noviembre de 1878, cuya copia entregó al Ministro de Relaciones Exteriores de Bolivia, al término de una reunión. Su contenido, nada diplomático y más bien amenazador, puntualizaba que si se insistía en cobrar el impuesto, Chile denunciaría unilateralmente el Tratado de 1874, interviniendo directamente y que de ello Bolivia sería la única responsable. Esto, cuando aún estaba en suspenso la aplicación del impuesto y pendiente de contestar el reclamo chileno del martes 2 de julio, causó recelo en Bolivia[294] y llevó al Gobierno a disponer el martes 17 de diciembre el cobro del impuesto[295], acto que debería ejecutarse el sábado 11 de enero de 1879.

Una carta del martes 5 de noviembre de 1878, que corre en el Archivo Gibbs, del accionista y diputado F. Puelma, amigo personal del Presidente Pinto y confidente del Ministro Fierro, dirigida a M. Saldías también diputado y accionista de la Cia., indica la influencia del Directorio en el envío de la carta del viernes 8 de noviembre de Fierro a Videla, por la cual la negociación de la suspensión del impuesto sería en nombre del Gobierno de Chile y no en el de la Cia.[296].

Lorenzo Claro, agregado a la Legación de Chile en La Paz, con considerables intereses financieros en Bolivia y primo del Presidente Pinto, en una carta que le escribió después del martes 17 de diciembre 1878, preguntaba: "¿Permanecerá pasiva Bolivia? De ninguna manera, decía; se arrojará a los brazos del Perú y sellará una alianza con él a cualquier precio. Seguiría luego un conflicto debido a una actitud chilena que es difícil de justificar"[297]. Esta era, pues, la primera referencia, de carácter privado, a una posible intervención del Perú en el conflicto. Parece, empero, que Claro ignoraba la existencia del Tratado de Alianza de 1873.

Al escribir Hayne a Londres, decía que la aprobación del Congreso chileno el viernes 10 de enero de 1879 del Tratado de límites con Argentina, suscrito en diciembre de 1878, "era una buena noticia para los accionistas", pues al disminuir la tensión entre estos dos países, podía el Gobierno de Chile dedicar todos sus esfuerzos al problema con Bolivia. Como prueba de ello estaba la llegada del *Blanco Encalada* el martes 7 de enero de 1879 a Antofagasta, procedente de Lota en misión de Presencia Naval[298]. Una auténtica manifestación de guerra sicológica.

El viernes 10 de enero de 1879, M. Saldías escribió a A. Edwards para informarle de las noticias que había recibido el Gobierno, tanto de parte del Comandante del *Blanco Encalada* sobre el estado de agitación de la población de Antofagasta por la ejecución del impuesto,

como de parte de Videla sobre la intención de Bolivia de aceptar el arbitraje, que implicaría nuevas instrucciones para el Prefecto de Antofagasta. Visto que el Gobierno no creía aún oportuno recurrir a la fuerza y dados los márgenes de tiempo disponibles, lo más expeditivo decía, era instruir al Cónsul en Antofagasta para que enterase al Prefecto de la nueva situación, para lo cual la Cia. colaboraría con el envío de un telegrama a Caldera y de su remisión por el vapor que de alli saldría el mismo día para Antofagasta, así como para que Videla recibiera las nuevas instrucciones lo antes posible[299].

Conforme se acercaba el sábado 11 de enero, fijado por Bolivia para la ejecución del impuesto, el cuestionamiento de la opinión pública a la gestión de la diplomacia chilena se acentuaba, produciéndose una gran indignación, según lo informó el Ministro de Inglaterra en este país[300].

El viernes 17 de enero de 1879, *La Patria*, de Chile publicó un artículo en que exponía franca y brutalmente el pensamiento de muchos chilenos al reconocer que el miedo que paralizó la acción en el extremo sur de la república debía compensarse con una valentonada en el norte. Luego de hacer algunas referencias a la evolución de la crisis con la Argentina, decía:

> "Nuestro avisado Ministro de Marina va aprendiendo del enemigo el arte de pelear. Mediante el audaz movimiento del *Blanco Encalada* sobre Antofagasta ha colocado a las autoridades bolivianas en la tremenda alternativa de renunciar a todo acto hostil o ser abatidas por los cañones del blindado. La única manera de combatir la impresión enfermiza y desmoralizadora que comienza a apoderarse del ánimo público es volver cuanto antes al sendero de los procedimientos varoniles ¿Tiene Chile derechos que hacer valer en el territorio que cedió a Bolivia en 1866? Dejemos a Estados caducos y decrépitos la lógica del abatimiento y de la esclavitud moral. Atengámonos a nuestro derecho y a nuestro deber"[301].

Las noticias de enero del *Blanco Encalada*, así como el rechazo al uso de la fuerza expresado por el Gobierno chileno el viernes 10 de enero, tuvieron un gran impacto entre los accionistas, que se reunieron el martes 14 de este mes, y entre los puntos del acta de que informa Hayne a Londres, figura:

> "Puelma no parecía tan sanguinario como habiámos esperado como resultado final de este asunto; dice que hay personas muy influyentes en Santiago fuertemente interesadas en persuadir al Gobierno de abstenerse a apoyarnos enérgicamente, como Melchor Concha y Toro, Presidente de la Cámara de Diputados y accionista significativo de Huanchaca, cuyos intereses podrían resultar muy perjudicados por un rompimiento entre Chile y Bolivia; Puelma era partidario de gastar dinero para motivar a redactores de diarios a publicar artículos de naturaleza patriótica, es decir,

a favor de la Cia., y así se acordó, esperándose la inmediata aparición de una serie de tales artículos en *El Ferrocarril* de Santiago y en *La Patria* de Valparaíso"[302].

Que el Directorio representante de una empresa es capaz de actuar rápida y decisivamente, se confirma porque a los pocos días se inició la acción sicológica mediante la prensa. Obtuvieron los servicios de Isidoro Errázuriz, diputado, político influyente y dueño de *La Patria*, que inició de inmediato la publicación de artículos patrióticos. Edwards y Puelma, accionistas también, llamaron a las puertas del Palacio La Moneda en Santiago, en demanda del total apoyo oficial, conforme aparece en el Archivo Gibbs del martes 14 de enero, de conocimiento también de la Casa Gibbs de Lima[303], lo cual permite suponer que esta Casa estuvo enterada de la situación desde un inicio. ¿Alertaría a alguien en el Perú?

Comenta Ortega, que para la segunda quincena de enero, el Directorio de la Cia. había montado un "grupo de presión poderoso y ubicuo", ante el Ejecutivo y el Legislativo y, a través de la prensa que aún no tenía opinión unánime sobre la crisis diplomática, comenzando a presionar a las autoridades y políticos que tenían dudas y actitudes desfavorables hacia la Cia. y de "una eventual chilenización del territorio en disputa"[304].

Estos son, pues, los antecedentes de cómo parte de la prensa chilena, desde la segunda quincena de enero de 1879 comenzó, por encargo del Directorio de la Cia., la persuasión planificada por medios no violentos, esto es propaganda, de las instituciones del Estado y la opinión pública de ese país, a objeto de igualar el interés de la Cia, con el interés nacional. Probablemente, el Gobierno recibía bien esa propaganda a los fines de una opinión pública favorable, pues varios de los ministros y políticos influyentes eran accionistas de la Cia.

El problema de límites con Argentina había llevado al Gobierno de Chile a adoptar desde octubre de 1878, algunas medidas preventivas, que recién se difunden en la edición de enero de 1879 del *Diario Oficial*. Entre ellas estaba la orden del Ministro de Guerra de preparar la organización de la Guardia Nacional, su llamamiento y rápida movilización; el completamiento de las dotaciones de los blindados *Cochrane* y *Blanco Encalada*; la constitución y organización de la Armada Nacional, "que se puso en pie de guerra con gran esmero y prontitud"[305]. Así, pues, cuando en enero de 1879 se agudizó la situación con Bolivia, ya las fuerzas armadas chilenas estaban alertas. El teatro de la guerra cambiaría del oriente hacia el norte, por el camino más simple: el mar.

El martes 14 de enero, el Cónsul de Chile en Antofagasta había telegrafiado a Fierro, vía Caldera, que las propiedades de la Cia. estaban embargadas desde el sábado 11 con orden de apremio y prohibida de embarcar salitre, lo que había producido una situación tirante y difícil[306], que generó una reunión del Consejo de Ministros el lunes 20 de enero, a la que asistieron otras dos personas que tenían mucho que ver con las negociaciones por allá[307].

La *O'Higgins* recibió la orden de alistarse y esperar órdenes para marchar a Antofagasta. El domingo 9 de febrero embarcó tropa de artillería de marina, y tres compañías del 4o. de línea y una de artillería. "Estos son los preparativos o preliminares de las grandes situaciones, para venir a quedar después con que estamos muy pobres para mantenernos en gresca", decía un diario chileno[308].

La acción sicológica periodística fue agresiva desde el comienzo, conforme revela un extenso editorial de *El Ferrocarril* de Santiago, del martes 21 de enero, en el que presenta un recuento de los tratados de límites con Bolivia de 1866, 1873 y 1874; la posición claudicante de los gobiernos ante las pretensiones bolivianas en aras de la paz y de las buenas relaciones entre países americanos, concluyendo: "Tal es el carácter y alcance de la marcha seguida en la que es bien difícil acertar con una solución que no sea más origen de nuevas e inesperadas complicaciones"[309].

No era un editorial belicoso, si se quiere, sino más bien moderado, pero como menciona Ortega, en la primera quincena de febrero cambia de sus comentarios sobre política exterior a una actitud enérgica y decisiva con respecto a la ofensa boliviana, estimando como única solución la anexión de Antofagasta[310]. Ello no solo obedecía a la decisión de la Cia. como se ha visto, sino también a la promulgación el sábado 1° de febrero, de otra resolución del Gobierno boliviano, que publicara *La Democracia* de La Paz, en su edición del miércoles 5[311], por la que se rescindía el contrato con la Cia. dejando sin efecto la transacción del 27 de noviembre de 1873, que al suspender los efectos de la ley del 14 de febrero, reivindicaba la propiedad de las salitreras[312].

El Heraldo de Cochabamba del sábado 1° de febrero, en un artículo titulado *Bolivia y Chile-Horizonte tranquilizador*, comentaba sobre dos noticias: alarmante la una por la presencia del *Blanco Encalada* en Antofagasta; tranquilizadora la otra por el sometimiento al arbitraje por parte de Chile. Sobre el blindado opinaba por su retiro como base para el arbitraje[313].

Pero en esa misma fecha, 1° de febrero, el Ministro de Hacienda e Industria de Bolivia, atendiendo a la solicitud del gerente de la Cia. del sábado 28 de diciembre de 1878, en que protestaba contra la ley del 14 de febrero de este año, promulgó un decreto por el que se declaraba rescindido el contrato de 27 de noviembre de 1873, suspendiendo los efectos de la ley del impuesto y reivindicando las salitreras de Atacama[314].

La resolución antes citada, buscaba aparentemente sustraer el problema con la Cia. del campo diplomático para situarlo en el judicial[315], según comentarios aparecidos en ediciones de *El Comercio* de La Paz de jueves 6 de febrero y *La Democracia* de La Paz del sábado 8 de febrero[316]. Ella no producía mejoría alguna pues mientras aquella se promulgaba en La Paz, en Antofagasta las autoridades bolivianas siguiendo instrucciones previas, habían fijado el viernes 14 de febrero para el remate de la Cia. a fin de cubrir los adeudos del impuesto si no se avenía a pagarlos.

El Cónsul de Chile en Antofagasta, informó el viernes 7 de febrero al Ministro Fierro, del cambio dramático que esto último produjo en la población, al pasar de una aparente calma a una agitación silenciosa haciendo poco probable que los 2,000 obreros de la Cia. asistieran impasibles al remate, habiendo el gerente Hicks convenido con el comandante del blindado algunas medidas preventivas para el caso de ataques a sus valiosos activos[317]. La realidad era, sin embargo, según una proyección a 1879 del censo de 1875, que de un total de 6,000 habitantes en Antofagasta, chilenos eran 5,000, bolivianos 600 y de otras nacionalidades el resto. En Caracoles, el 95% eran chilenos y el 4% bolivianos[318].

Comenta Querejazu, que la promulgación de ese decreto coincidio con el hallazgo por un funcionario, del Tratado de 1873 con Perú, echado al olvido todo ese tiempo en razón de los cambios presidenciales, ministeriales, de funcionarios de la Cancillería, y de sede del Gobierno. Su lectura, dice, "fue una revelación. ¡No tenía término de duración y, por lo tanto, continuaba en vigencia! El hallazgo del tratado les dio ánimos. Si Chile provocaba una guerra se encontraría con la alianza. La flota del Perú y los ejércitos de Bolivia y Perú unidos, harían una fuerza superior, capaz de derrotar al vecino del sur y frenar para siempre sus ambiciones de expansión territorial"[319]. Si esta fue la conclusión, demostraba una falta total de realismo, por las razones que se han visto.

Según Querejazu, el nuevo Ministro de Relaciones Exteriores de Bolivia, Serapio Reyes Ortiz, se brindó a ir a Lima a fin de obtener el

compromiso peruano de ejecución del Tratado de Alianza[320]. El decreto del sábado 8 de febrero oficializó su nombramiento. El jueves 13 de febrero pasó por Arequipa según informe del Cónsul chileno[321].

Un editorial de *El Mercurio* del martes 4 de febrero, al referirse a la situación con Bolivia, criticó duramente la indecisión de su Gobierno, pero expresó con toda lógica, que en la dirección de los negocios internacionales debe haber un objetivo y plan para alcanzarlo, previo detenido estudio y concluía: "Recuérdese que los actos serios no se ejecutan sino después de ver todo su alcance y de calcular hasta sus más remotas consecuencias, y después de eso que venga la acción rápida, enérgica y eficaz". Por su parte, *La Patria* de Valparaíso, de la misma fecha, comenta que el arbitraje solo se podría aceptar previa satisfacción y de no ser así era obligación "retirar de palabra y de hecho todas las concesiones otorgadas a Bolivia desde 1866"[322].

Como se puede apreciar de los dos últimos artículos glosados, su contenido era ponderado, pero en otro aparecido en *Los Tiempos* de Santiago del miércoles 5 de febrero, con el título "Concluyamos", Justo Arteaga Alemparte luego de reiterar que el litoral boliviano gracias a la industria, capital y brazos chilenos había adquirido vida, concluía preguntando: "¿Quién ha descubierto ahí el cobre? ¿Quién la plata? ¿Quién el guano? ¿Quién el salitre? Chile y siempre Chile...Estamos ciertos de que vendrá para Bolivia la reacción del buen sentido. Mientras llega tengamos seca nuestra pólvora"[323]. Omitía mencionar, sin embargo, que los capitales ingleses tenían una marcada participación en la Cia.

En sendos artículos del lunes 10 de febrero en *El Estandarte Católico* y en *El Mercurio* de Santiago, se planteaba la probabilidad de una guerra con la provocadora Bolivia, que había mancillado la honra nacional al romper el tratado y que ante ello el Gobierno solo tenía dos salidas: o se sometía dejándose despojar, o se resistía apelando al fallo supremo de las armas. Pero ya desde esos días se preguntaban si el Perú tomaría o no parte en apoyo de Bolivia, en cuyo caso el Gobierno chileno no podía ni debía sacrificar sus derechos por temor a un enemigo poderoso como era el Perú. Ante esta alianza, teórica en esos momentos para la opinión pública, se decía que no sería la primera vez que Chile pelearía contra dos naciones, ni que ella sería la primera Confederación Perú-boliviana[324].

El Nacional, sin embargo, presentaba un sombrío cuadro de ese enemigo poderoso: la paz estaba amenazada así en el interior como en el exterior; la industria casi toda ella desfalleciente; la hacienda pública muy cerca de la ruina; el cambio sobre Europa a 22 peniques;

el mercado en completa inactividad; los papeles en gran depreciación; las operaciones bancarias también paralizadas. "Por todas partes el germen del desquiciamiento y de la anarquía"[325].

El lunes 10 de febrero, *La Patria* describió en un artículo "Movimientos de Guerra", el entusiasmo provocado por el embarque de tropas realizado el domingo 9 en la *O'Higgins* con destino a Antofagasta, para defender la honra y los intereses de la patria, y en otro "Provocaciones bolivianas y disposición chilena a comprometerse", después de criticar la timidez del Gobierno en la cuestión con Argentina, que debía "estar preparado para ver los insultos, desprecio y abuso de nuestros vecinos, abrumándonos hasta el punto de hacer insoportable nuestro descrédito internacional"[326].

La tesis de refundir el interés de la Cia. con la honra nacional, empezaba pues, a infiltrarse en la opinión pública. Los artículos periodísticos se iban enardeciendo, y empezaban a especular sobre la posible participación del Perú. Pero, ni la dimensión nacional dada por la prensa a la disputa ni la actitud del Gobierno sirvieron para calmar al Directorio de la Cia.[327].

Según informaba Hayne a Londres, el Directorio de la Cia. se reunió el lunes 10 de febrero en Valparaíso con el Presidente Pinto, y aun cuando éste estaba perfectamente al tanto de lo que ocurría, comunicó no tener evidencia suficiente del término de las negociaciones con Bolivia; que no estaba preparado para usar la fuerza ni intervenir para detener el remate. Para el Directorio, sin embargo, estaba claro que el Gobierno había tomado una decisión en cuanto a cómo resolvería la disputa, y que la coyuntura de la Cia. se convertía en una buena causa sobre la cual podría apoyar su caso o seguir el "gran juego de anexar el discutido territorio". Ese mismo día el Directorio tuvo otra reunión para discutir la presión que habría de ejercerse sobre el Gobierno para persuadirlo a retirar al Ministro Videla y detener el remate[328]. La oportunidad de un arreglo pacífico de la disputa era muy remota, informó a Londres el Ministro inglés el mismo día 10[329].

Como dice Ortega, es muy difícil aseverar con exactitud que esa remotísima probabilidad fuese el resultado de la campaña orquestada y financiada por la Cia., pero lo cierto del caso, es que la acción sicológica de agitación y propaganda fue intensa. Para reforzarla, el martes 11 de febrero aparecieron sendos artículos y editoriales en *El Ferrocarril*, *El Mercurio*, *El Independiente* y *Las Novedades*. No todos eran unánimes en los temas que desarrollaron, excepto en criticar el manejo de la desprestigiada política exterior del Gobierno. Señalaban que a pesar de la presencia del *Blanco Encalada* en Antofagasta pa-

ra apoyar con sus cañones a la acción diplomática, Bolivia se mantenía firme en su decisión de embargo y remate de la Cia. Esa terca postura de Bolivia, a pesar que no podía hacer frente a una guerra, casi inevitable, en el mar ni en tierra, obedecía a móviles desconocidos que era preciso descubriera la diplomacia, (en sutil alusión al Perú), móviles que una vez descubiertos, el Gobierno no debía contemporizar ni vacilar[330].

Vista así, la presencia del blindado no había surtido el efecto disuasivo buscado y contradecía la respuesta que Videla diera al Ministro de Relaciones Exteriores de Bolivia, que solo era para controlar probables desórdenes. Tampoco se puede dejar de considerar que la terca posición del Prefecto de Antofagasta de cumplir el remate en esa fecha, era consecuencia de lo que ya se ha dicho sobre el tiempo muerto que transcurría entre las disposiciones que se expedían en La Paz, y su conocimiento en ese puerto.

Ese mismo martes 11 de febrero, el Gobierno decidía la ocupación de Antofagasta, en base a un telegrama de Videla de la misma fecha recibido en Caldera, informando que el Gobierno boliviano había anulado el impuesto, rescindido el Contrato con la Cia. y recuperado la propiedad de las salitreras. De ahí la drástica orden de retiro de Videla y ocupación del litoral. En realidad, el retiro de Videla había sido concebido desde antes y la orden era más que nada una sutileza. Cuando se decidió la ocupación, Puelma la conoció de inmediato pues se encontraba en la Intendencia. A los pocos minutos la informó al Directorio de la Cia. El miércoles 12, William Gibbs la comunicó a Lima[331]. Este mismo día zarparon de Caldera para Antofagasta el *Cochrane* y la *O'Higgins* con efectivos para reforzar a los del *Blanco Encalada* y ocupar el litoral boliviano hasta el grado 23.

La noticia del inminente remate de los bienes de la Cia, se conoció en Arequipa al publicar *La Bolsa* de esta ciudad, el telegrama originado en Antofagasta el jueves 6 de febrero, pero retrasmitido desde Mollendo el martes 11 para los señores Ibáñez y Oliver de Arequipa. Otro telegrama, pero originado en Valparaíso el domingo 9, describía el embarque en la *O'Higgins* de tropa, artillería y pertrechos para los dos blindados que ocuparían Antofagasta[332]. En Lima, *El Comercio* del miércoles 12 en un artículo "La cuestión chileno-boliviana", confirmó la recepción de telegramas importantes que anunciaban la salida desde Caldera del *Cochrane* llevando fuerzas para la ocupación de Antofagasta. Este acto, decía, no era de sorprender dada la tensa situación existente, en especial para reprimir a los mismos chilenos

que forman la mayoría de la población y que se hallan muy exaltados. No ocultaba la gravedad de la situación.

Este mismo diario, reseñaba comentarios de *La Opinión Nacional* que imputaba a Chile el cariz bélico dado al asunto con Bolivia, y de *La Tribuna*, que temía por el sesgo de las relaciones Chile-Bolivia, justificando la presencia del *Blanco Encalada* desde enero para evitar conflictos entre los chilenos y bolivianos residentes en Antofagasta[333]. Como se puede apreciar, las razones de estos dos diarios sobre la presencia del blindado en Antofagasta, encajaban en la acción sicológica de la Cia.

El Peruano, que había mantenido discreto silencio ante las críticas de *La Tribuna* a su acción de política exterior en torno a la cuestión chileno-boliviana, justificaba en su edición del miércoles 12, la no publicación de documentos oficiales relativos a las negociaciones en curso, pero para evitar que las aseveraciones de ese periódico pudiesen extraviar el sentimiento público, declaraba:

> "1. Que, lejos de haber asumido el Gobierno del Perú una actitud dudosa en la cuestión chileno-boliviana, ha procedido como corresponde a un Estado que en casos análogos ha trabajado siempre por la paz y la buena armonía en América.
>
> 2. Que, en consecuencia con tales propósitos, ofreció a las repúblicas interesadas, los buenos oficios del Perú, desde que se publicaran el 2 de enero último algunas noticias que permitían comprender las dificultades que podrían sobrevenir; ofrecimiento que se hizo por conducto de las legaciones peruanas en La Paz y Santiago.
>
> 3. Que a pesar de estar prescrito el arbitraje en el Tratado de Amistad que liga a Bolivia y Chile y de haber llegado con posterioridad noticias sobre que ambos países habían accedido a ese medio de conciliación, el Gobierno peruano no ha omitido ni omite esfuerzo, de acuerdo con su propia dignidad, y ha continuado trabajando para evitar un conflicto.
>
> Nos parecen bastantes las declaraciones que preceden (y cuyos detalles conocerá el público en su oportunidad) para dejar rectificados por completo los equivocados conceptos de aquel periódico"[334].

Para el 12 de febrero, los accionistas británicos de la Cia. aún tenían dudas sobre el probable resultado de la disputa, todo lo cual fue superado y ayudado por el accionar de los directores y el incremento de la propaganda realizada a partir del lunes 10 de febrero. Había llegado el momento de la movilización de masas.

En efecto, el mismo miércoles 12 se convocó a la población de Valparaíso a un meeting en la plaza de la Intendencia, para lo cual se distribuyó un panfleto de carácter patriótico que exhortaba al pueblo a concurrir para apoyar la decisión del Gobierno y ratificar su recon-

ciliación con él. Según Ortega, el meeting se había preparado varios días antes y el panfleto lo había redactado Errázuriz, quien lo reprodujo en la edición de *La Patria* del jueves 13. En el texto se identificaba públicamente por primera vez, los intereses de la Cia. con aquellos del país, relacionándolos no solo con valores que en Chile venían de antiguo, como el honor nacional y el prestigio, sino también con el objetivo expansionista[335].

En la edición del jueves 13 del *Diario Oficial* apareció una extensa reseña del acto. Estuvo muy concurrido por un pueblo ansioso de oir una palabra consoladora o de acudir cada cual a protestar con su presencia contra la atrevida e impávida agresión de Bolivia. Los oradores fueron Isidoro Errázuriz y Máximo Lira. Se desenvolvió con todo orden. Ambos discursos fueron encendidos y muy aplaudidos, y de acento más enérgico que el texto del panfleto de convocatoria. En una parte el diario resaltaba que:

> "S.E. el Presidente de la República y algunos de sus ministros, que de vez en cuando se asomaban a la plaza, habrán podido convencerse de que el pueblo de Valparaíso sabe hacer uso del derecho de reunión y no es indiferente a la suerte de la patria. ¡Quiera Dios, como lo esperamos, que el Jefe del Estado y su Gabinete sepan colocarse como nuestro pueblo a la altura de la situación y del honor del país!"

Errázuriz, anunció en esta ocasión que:

> "Hoy (miércoles 12) ha debido zarpar de Caldera la escuadrilla que conduce las tropas encargadas de plantar la bandera chilena en la playa de Antofagasta. Si es así, puede contar el Gobierno con la seguridad de encontrar en el país cooperación y apoyo ilimitados y todo el tesoro del patriotismo de una nación estará a su alcance, pero debe tener presente que la nación está decidida a ejercer severa vigilancia, a formar una sola masa para aplastar las maniobras y las influencias mezquinas".

Como era costumbre en esa época, antes de concluir los meetings se sometía a la aprobación de los concurrentes diversas conclusiones, que en esta oportunidad fueron:

> "1. Excitar al gobierno a que proceda con actividad y energía, a prestar el amparo de las armas nacionales a los industriales chilenos que se hallan expuestos a gravámenes injustos y odiosa expoliación en el litoral de Bolivia;
>
> 2. Manifestar al mismo tiempo que ese propósito no se realizará por completo en su concepto, mientras Chile no haga valer los derechos que le confiere la ruptura de los tratados de 1866 y 1874, sobre el territorio que cedió a Bolivia en virtud de ese pacto;
>
> 3. Tributar un voto de aplauso al Gobierno por su conducta patriótica al declarar roto el tratado con Bolivia a consecuencia de las infraccio-

nes que de él ha cometido aquella nación".

Según Ortega, estas conclusiones encajaban perfectamente con los objetivos de la Cia. Reseñaba también, que terminado el meeting el pueblo desfiló por las calles cantando himnos patrióticos y gritando: "Vayamos a la guerra", "Sin piedad", "Tenemos fuertes manos para defender la madre patria" y "Larga vida a Chile", según consigna *La Patria* del jueves 13 con el título "A la guerra"[336]. Pero es interesante señalar que el *Diario Oficial* asumió, ahora si, una conducción de las masas, convocándolas a otro meeting para el viernes 14 en Santiago.

Ortega expresa que entre los muchos aspectos interesantes del meeting, algunos merecen mención especial, como:

"1. Relación del problema de la Cia. con la antigua aspiración territorial al norte del paralelo 24, que tendría consecuencias importantes en la formación de las actitudes y política en las semanas siguientes;

2. Suposición de que el país ya estaba en guerra y de ahi los esfuerzos de los oradores para incitar una respuesta colectiva apropiada. Comparativamente la asistencia fue poca en relación a los 100,000 habitantes que en esa época tenía Valparaíso, pero fue hecho en el centro comercial del país, y político temporalmente; esta movilización de masas, no común, puede haber tenido un gran impacto a causa de su naturaleza excepcional.

3. La reunión fue una clara evidencia de los esfuerzos del Directorio de la Cia. para dar a su problema una dimensión nacional y de movilización".

Hay otro aspecto de implicancia más amplia que también amerita atención, dice Ortega: que ambos oradores insistieron en que había llegado la oportunidad para restablecer la reputación internacional de Chile, desprestigiada por la forma en que resolvieron su conflicto con Argentina en 1878, tema desarrollado también por otros periódicos de Santiago y Valparaíso, indicador "que la élite aún sufría el trauma argentino"[337].

Aparte del panfleto, los periódicos *La Patria*, *Las Novedades*, *Los Tiempos* y *El Mercurio* en sus ediciones del miércoles 12 de febrero, difundieron la decisión del Gobierno, pues el *Diario Oficial*, al margen de una corta reseña a comienzos de año, no había hecho pronunciamiento alguno, lo que había generado comentarios desfavorables. La tónica general en esos periódicos daba cuenta de dos hechos: uno, el cablegrama de Videla desde Arica, recibido el martes 11 en Caldera sobre la evolución del accionar del Gobierno boliviano que concluía con la reivindicación de las salitreras y el brusco término de las negociaciones y nulidad del Tratado de 1874 anunciado desde el

8 de noviembre de 1878; otro, la decisión de pasar de la disuasión al empleo de la fuerza mediante la ocupación del litoral boliviano, reivindicando la posesión anterior a 1866. Los comentarios coincidían en apoyar la decisión del Gobierno que hacía suya la ofensa inferida a sus ciudadanos, y que podía contar con la antigua unidad y vigor del patriotismo chileno, para asegurar su tranquilidad y porvenir. No faltó el comentario en uno de ellos respecto a la existencia de algún poder oculto tras Bolivia (que no podía ser otro que Perú) cuya incógnita había que despejar haciéndole frente[338].

De los editoriales aparecidos en *Las Novedades*, *La Patria* y *El Mercurio* del jueves 13 de febrero, se aprecia que aún no había unanimidad y confianza en el accionar del Gobierno. Así, en uno de ellos se expresaba no haber confianza ilimitada ante el hecho bélico provocado por Bolivia, sin que el despliegue de buques y tropas conteste los interrogantes sobre el estado real, visto el antecedente de algo similar ocurrido en noviembre, cuando los buques listos para la guerra quedaron fondeados en Lota. Otros consideraban positivo que el Gobierno por fin tuviera un plan y propósito, pero que era necesario comunicarse con el pueblo, abandonando la reserva, visto que en el meeting del miércoles 12 el pueblo apoyó la decisión de reivindicación, que debía ser irrevocable. También se sugería el reforzamiento de los efectivos de ocupación para afianzar la seguridad y prevenir sorpresas[339].

El *Diario Oficial* de Chile, en su editorial del jueves 13 de febrero, rompió su silencio sobre la situación con Bolivia, y en síntesis expresa que, el martes 11 había llegado un telegrama de Videla informando del decreto por el que se rescindía el contrato con la Cia., reivindicando las salitreras; ese pronunciamiento llevó al Gobierno a la decisión de hacer efectiva la advertencia hecha a Bolivia de considerar roto el Tratado de 1874 y la restitución de las cosas al estado en que se encontraban antes de 1866; para tomar posesión de los territorios, el miércoles 12 salieron de Caldera para Antofagasta el *Cochrane* y la *O'Higgins*, desde el miércoles 8 de enero no se había podido publicar la correspondencia diplomática respectiva, pero se haría el viernes 14; el Ministro de Relaciones Exteriores había citado al cuerpo diplomático residente para el lunes 17, a fin de informarlo sobre los antecedentes del conflicto y las acciones adoptadas. No hubo en el Consejo de Ministros del martes 11 dudas ni vacilaciones, respecto al telegrama recibido, conforme lo aseverase un diario de Valparaíso, y se iniciaba el reclutamiento militar.

Continúa el editorial con el comentario siguiente:

"Se asegura que el señor Paz Soldán, Encargado de la Legación peruana, por instrucciones de su Gobierno, ofreció interponer su mediación para dar cima a un arreglo honroso para ambas naciones, pero el Gobierno no aceptó el ofrecimiento porque Bolivia había colocado las cosas y seguía precipitándolas a un estado tal en que era imposible todo arreglo. Esto fue comunicado por el Señor Paz Soldán por telégrafo al Gobierno del Perú"[340].

El Comercio, comentaba un artículo de *La Tribuna*, del que dice ser muy violento y parcializado a favor de Chile y contrario a Bolivia, que además busca alejar toda posibilidad de alianza entre el Perú y Bolivia; como Prado conocía bien a Chile no lo debía desesperar ni herir su dignidad ni existencia misma. Concluye:

"No es del caso que el general Prado conozca o no a Chile, ni que sea conveniente o no desesperar a este país; nosotros opinamos, como *La Tribuna*, por la más estricta neutralidad, en el desgraciado caso de que no pueda evitarse una guerra entre Chile y Bolivia; pero nos mueve a opinar así un alto sentimiento de justicia con el cual están en la más perfecta armonía los intereses nacionales, y de ningún modo el temor de exasperar a nadie. El aprecio que tenemos por *La Tribuna* y el vehemente deseo nuestro de evitar dificultades entre Chile y el Perú, nos inducen a rogar al colega que economice sus artículos en esta delicada materia"[341].

El Comercio del jueves 13, presentaba un largo y mesurado artículo sobre la situación entre Chile y Bolivia, ratificándose en su posición manifestada desde que tuviera conocimiento del problema, en el sentido de que la Asamblea boliviana debió limitarse a aprobar o rechazar la concesión a la Cia. Sin embargo, el envío de fuerzas para ocupar Antofagasta no se conforma con la reconocida mesura y circunspección del Gobierno de Chile. El pretexto de la existencia de una numerosa colonia no enerva los derechos territoriales de Bolivia, y ocupar militarmente el litoral boliviano sin previa declaratoria de guerra y sin agotar los medios pacíficos, dificulta la solución diplomática. Esta acción no corresponde al espíritu del siglo sobre solución pacífica de controversias. Los prejuicios inherentes a la guerra, aún para un supuesto vencedor que imponga durísimas condiciones, le producirá perjuicios graves en su orden interno y economía, que no podrán ser compensadas jamás. (El resultado final demostraría que, en este caso, para Chile la inversión fue exitosa en todo orden de cosas).

Luego analiza los efectos negativos para el comercio boliviano y por consiguiente al erario peruano, en razón del tratado aduanero recientemente ratificado, pero más grave aún, es el peligro para la neu-

tralidad peruana al tratar Bolivia de buscar elementos de guerra fuera de su territorio. En cuanto a Chile, analiza los efectos negativos en la importación por Perú de sus vitales productos agrícolas y a nuestras exportaciones industriales, por la lógica contracción de la demanda chilena. Al no haberse sometido al arbitraje como estaba pactado, se había violado el derecho internacional.

El Comercio, creyendo interpretar el sentimiento público prevaleciente en el Perú, condenaba las acciones de ambos países, que habían devenido en un conflicto y aplaudía el accionar del Gobierno peruano para impedir la guerra. De esas gestiones tenía conocimiento, pero evitó difundirlas hasta tanto no lo hiciera el Gobierno, como lo acababa de hacer a través de *El Peruano*. El Perú, dice, debía continuar con sus esfuerzos de pacificación "encerrándose en la más absoluta neutralidad, para lamentar desde lejos los desastres que causará la obsecación de sus Gobiernos a los pueblos igualmente dignos de nuestras más vivas simpatías"[342]. Desgraciadamente esto no sería para el Perú.

Llega así el viernes 14 de febrero de 1879. Exactamente un año antes, la Asamblea boliviana había aprobado el impuesto al salitre. Ahora, en este día, precisamente 45 días después de que se conociera en Lima por primera vez la grave situación existente entre los dos países, las fuerzas chilenas ocuparon el litoral boliviano hasta el paralelo del grado 23. Mientras esto ocurría, *El Independiente*, *Las Novedades* y *El Mercurio* editorializaban sobre la situación, coincidiendo en que la actitud de Bolivia no había dejado otro camino que el adoptado, aunque la opinión pública reclamara la reivindicación de aquellas regiones cedidas. Se dice que todo en el litoral era chileno, excepto la administración, que era boliviana. Chile, pues, decidió proteger los intereses de sus ciudadanos (y el de los accionistas ingleses hay que añadir). También recalcan que el pueblo no habría conocido del acto trascendente que "importa una declaración de guerra, si las empresas de los diarios particulares no le hubieran comunicado las noticias adquiridas por medio de informaciones privadas", en una franca crítica al Gobierno. Para Bolivia el litoral es como una isla: no tenía con que defenderla. Si el Perú tomase parte, equivaldría a una guerra. Pero *El Mercurio* ofrecía un ángulo más sobre el Perú, diciendo que el Gobierno chileno debía romper la reserva para evitar recelos e inquietudes, y específicamente dice:

> "Por ejemplo, hay quienes atribuyen al Gobierno del Perú, el propósito de intervenir en nuestros asuntos con Bolivia, y quienes sospechan

semejante intervención, decididamente adversa a Chile, complicaría muchísimo una situación harto embrollada de por si. Hasta ahora, la intervención del Perú se ha limitado a un ofrecimiento de sus buenos oficios como mediador para evitar el conflicto. Lo hizo el señor Encargado de Negocios del Perú. Nuestro Gobierno agradecido contestó que no podía aceptarla porque Bolivia.había cerrado todos los caminos a la conciliación y obligaba a Chile a proceder sin pérdida de tiempo en protección de los intereses de sus nacionales (y de los ingleses hay que añadir). El diplomático peruano se limitó a dar cuenta a su Gobierno del resultado de sus gestiones. El Gobierno del Perú quiso evitar un desenlace violento (pero) fue ineficaz. No le quita el mérito que tiene como manifestación de su buena voluntad. Esto es todo lo ocurrido según las noticias que tenemos que nos merecen plena fe. Algunos diarios de Lima han emitido opiniones desfavorables a la conducta de Chile, más es de advertir que esos diarios pertenecen a la oposición y, aunque no fuera así, sabido es que en el Perú como entre nosotros la prensa goza de la más amplia libertad y, por lo tanto, sus opiniones no pueden ser consideradas como eco y pensamiento gubernativo. No porque haya en el Perú diarios que se inclinan visiblemente del lado de Bolivia podemos creer aqui que aquel Gobierno haya de pretender cruzarse en el camino que hemos seguido. Los Gobiernos cuerdos no faltan nunca a los deberes que les impone la neutralidad sino impulsados por razones poderosísimas que no existen en este caso".

Logrado el objetivo de acción sicológica de la Cia., contribuyente a la decisión del Gobierno chileno de ocupar el litoral de Atacama hasta el grado 23, no tuvo igual correlato en el Gobierno de Bolivia, a pesar de haber sido advertido desde Chile oportuna, pero tardíamente, aunque le faltó apreciarlo con sagacidad desde noviembre de 1878.

En efecto, las noticias y movilizaciones no podían pasar inadvertidas por la difusión desplegada en Chile, por lo que entre el lunes 10 y martes 11 de febrero, el Cónsul de Bolivia en Valparaíso envió al Cónsul en Tacna tres telegramas, que por supuesto no detendrían la ocupación. En los dos primeros va la advertencia, pero en el tercero se confirma la orden para que las fuerzas navales y terrestres ocupen Antofagasta. Este último mensaje, a su vez, lo envió el Cónsul en Tacna la misma noche del martes 11 con mensajero expreso, que llegó a La Paz cuatro días después, esto es, el sábado 15. Por otro lado, el Cónsul de Bolivia en Arica, envió a Doria Medina el viernes 14, una nota confidencial sobre la ocupación de Antofagasta, de la cual el ministro acusó recibo el martes 18.

Así, pues, se puede considerar que entre el sábado 15 y el martes 18, el Gobierno de Bolivia tuvo conocimiento de la decisión chilena,

pero no demostró reacción alguna, excepto ocultarla al pueblo hasta el martes 25.

La prensa boliviana, sin embargo, se encargó de difundir la noticia de los preparativos chilenos de ocupación, al transcribir el miércoles 19 el periódico paceño *El Comercio*, un telegrama que se recibiera el miércoles 12 en Tacna procedente de Valparaíso. En *El Heraldo* de Cochabamba del miércoles 19, también se da aviso y el viernes 21 en *El Industrial* de Sucre se relata similar noticia. A mayor abundamiento, el domingo 23, en la localidad de Tupiza, conectada desde el martes 11 de febrero a la red telegráfica argentina, se recibió la noticia de la ocupación. Pero en ninguna de esas ciudades hubo reacción alguna. Quizás el Gobierno y la población no querían dejar de celebrar los carnavales entre el domingo 23 y el martes 25, como efectivamente ocurrió. Ya entre el martes 14 y sábado 25 de enero se habían realizado festejos por el cumpleaños de Daza.

Finalmente, el Cónsul en Tacna informó al Gobierno el miércoles 19, que por boca de los bolivianos expulsados de Antofagasta y llegados a Arica en esa fecha en el vapor *Amazonas*, la ocupación se había materializado el viernes 14. Esta comunicación llegó a La Paz en tres días, o sea el sábado 22, de la cual Doria Medina acusó recibo el domingo 23.

Como se ha visto, Videla pidió sus pasaportes el martes 11, luego de anunciar la ruptura del Tratado de 1874 por instrucciones de su Gobierno. Increíblemente, el jueves 20, el Ministro Doria Medina envió una nota al Ministro Fierro, quejándose del comportamiento de Videla y manifestándole su alarma por los aprestos de guerra, comunicación que obviamente, no recibió atención alguna[343].

Concluidas las carnestolendas el martes 25, después de nueve días de conocer los aprestos chilenos y tres de la ocupación real de Antofagasta, Daza redactó en esa noche un Manifiesto a la nación, denunciando la actitud chilena, apelando a la unidad nacional y patriotismo y, al día siguiente miércoles 26, declaró a la patria en peligro, estableciendo el estado de sitio y concediendo amnistía a los presos políticos. Como reacción sicológica, se produjo una manifestación en las calles de La Paz, y el jueves 27 otra manifestación antichilena que pedía la guerra. El viernes 28, otro decreto organizó la Guardia Nacional y el sábado 1° de marzo por decreto, se suspendieron las relaciones y comercio con Chile, declarándose al ejército en campaña y afectándose los sueldos.

Por su parte, la prensa boliviana, luego del Manifesto de Daza del miércoles 26, también comenzó su acción sicológica. Así se aprecia

en un extenso artículo de *El Comercio* de La Paz del sábado 1° de marzo, con el título "La guerra chilena", en el que luego de condenar la actitud de fuerza de Chile, expresaba:

> "Sin hacernos ilusiones, motivos hay bien graves para creer que no estaremos solos en la liza con nuestros enemigos. Las naciones americanas y especialmente el Perú, están tan interesadas en la contienda como que les va en ello su honor porque no sabemos la actitud que tomen las republicas americanas en esta guerra; pues todas, pero particularmente las limítrofes, están en el deber de conservar el equilibrio americano que acaba de ser roto por Chile; y entre todas, el Perú, con quien tan íntimas, tan estrechas relaciones hemos mantenido antes y mantenemos en la actualidad, sabrá, lo esperamos, colocarse en el terreno que le señalan sus antecedentes y su propio honor. Entre tanto, sea que contemos con alianza o no, no debe caber el desaliento en nuestro espíritu; defendamos la causa santa de la integridad de la patria, y debemos saber de una vez si Bolivia es o no una nación libre, de vivir independiente. Hay un abismo de sangre entre nosotros y Chile. Si tal lo exigiera la fatalidad, viviremos en estado de continua guerra; pero día llegará en que la justicia se cumpla, porque nunca puede prevalecer la usurpación contra el derecho; armémonos con las armas de la unión y del patriotismo; afrontemos la situación varonilmente y esperemos"[344].

Es interesante reconocer el valor de la prensa en cuanto a la influencia sobre la opinión pública. En ese sentido, con motivo de la ocupación de Antofagasta, se fundan en esta localidad en esos días, tres periódicos: *El Catorce de Febrero*, *La Voz de Chile*, y *El Pueblo de Chile*.

Cumpliendo con lo anunciado en el *Diario Oficial*, el lunes 17 de febrero en el Ministerio de Relaciones Exteriores en Santiago, se reunieron los ministros diplomáticos de Francia, Uruguay, Alemania, Inglaterra e Italia. Por encontrarse ausentes no asistieron los del Perú, Portugal, Estados Unidos y Brasil. Fierro expuso los antecedentes, actos y reclamaciones que habían preparado el conflicto con Bolivia, y el barón d'Avril, decano del cuerpo diplomático, manifestó que pondrían en conocimiento de sus respectivos Gobiernos dichos antecedentes, agradeciendo al mismo tiempo la solicitud con que el Gobierno de Chile se las comunicaba. Además se anunciaba que el Presidente reuniría al Consejo de Estado con el objeto de convocar a principios de marzo al Congreso a sesiones extraordinarias[345].

Paz Soldán, en efecto, no asistió a esa reunión. Transcurrieron 22 días hasta el martes 11 de marzo, en que recibió la comunicación oficial de la ocupación de Antofagasta. Para esa fecha, ya Lavalle se encontraba en Chile, pero cuando salió del Callao el Gobierno peruano

aún no conocía las razones oficiales. ¿Pudo Paz Soldán obtenerlas el martes 18 y enviarlas por cable el mismo día a Lima antes de que saliera Lavalle? No ocurrió así, lamentablemente.

Durante la primera semana siguiente a la ocupación chilena del litoral boliviano hasta el grado 23, la prensa limeña tuvo diversas reacciones. Su opinión sobre lo acontecido y sus consecuencias futuras no fue unánime. Así, en términos generales el uso de la fuerza por parte de Chile, mereció la censura por parte de *El Nacional* y *La Opinión Nacional*. Este último decía que la misión del Perú debía ser de paz; la neutralidad, su deber; y su conveniencia el arreglo amistoso entre ambos países. Como medida preventiva, sin embargo, debía prepararse para la guerra. *La Tribuna*, por su parte, abogaba por la más absoluta neutralidad, aunque defendía el accionar de Chile. Sin embargo, llegó a decir, que si un laudo arbitral favorecía a Bolivia, Chile debería retirarse del litoral, pero que si buscaba extender su territorio por la fuerza, no estaría de acuerdo, y el Perú debería dejar de ser neutral. *El Comercio* consideraba que la justicia estaba de parte de Chile, resaltando los buenos oficios ofrecidos para una conciliación; que la mediación por otro país era un proceso largo y difícil de lograr el éxito. Abogaba también, por la más estricta neutralidad del Perú, pero si sus intereses nacionales lo exigieran, no le quedaría otro camino que la guerra, fuese contra Bolivia o contra Chile[346].

Como se ve, ante una falta precisa de información respecto a si la acción chilena constituia una ocupación temporal o definitiva, primaba una opinión moderada, de neutralidad, inclinándose por medidas preventivas para evitar sorpresas. Los diarios de esos días no registran manifestaciones antichilenas ni hubo mención alguna respecto al Tratado de Alianza defensiva con Bolivia de 1873.

Desde el 16 de febrero se encontraba en Lima, el Ministro de Relaciones Exteriores de Bolivia y Ministro Plenipotenciario, Serapio Reyes Ortiz, de quien decía *La Tribuna*, haber venido al Perú para demandar que declarase la guerra a Chile.

Pero en el lapso del 20 al 28 de febrero, algunos periódicos limeños empezaron a expresar más el sentimiento que la razón, no solo contra Chile, sino también contra el Gobierno y otros diarios. Así, *El Nacional* asumió un tono más agresivo contra Chile y poco le faltó para declarar la guerra en nombre del Perú. Criticó a quienes estaban por la neutralidad y preguntó si ella iba a durar hasta que Bolivia o Chile ocupasen puertos peruanos. Consideró que a pesar de la misión Lavalle, el Perú debió exigir a Chile a que subsane su trato a Bolivia.

El enunciado de la reivindicación ameritaba un pronunciamiento del Perú y su intervención. Lo expresado por *El Peruano* no cambiaba la opinión de la mayoría del país, y demandaba que se envíe la escuadra al litoral boliviano, lo cual decía *El Comercio*, equivalía a que un orador de plazuela proponga como viable sin el menor embarazo "apoderarse de una escuadra encorazada con solo el escudo del patriotismo y las armas de la justicia y del derecho", pero embarcados en unas cuantas chalupas en que las que nunca llegó a ser tripulante el orador. "Si hay paz, decía *El Nacional*, nuestros buques de guerra la sostendrán. Si no hay paz, nuestra escuadra se encontrará en actitud de proceder con toda la rapidez necesaria". *La Tribuna*, por su parte, aplaudió el envío de Lavalle como expresión del deseo del Perú. Censuró la intemperancia de los periódicos limeños cuando no hay intereses peruanos en juego, creando más bien dificultades al país. Mantuvo su línea defensora del accionar chileno, oponiéndose a que el Perú interviniese en el conflicto, pues afectaría al comercio, la industria y al erario; los valores morales del Perú no estaban afectados, decía.

La Sociedad condenaba la actitud beligerante de Chile y criticaba a la prensa chilena. Consideraba que se debía buscar cómo regresar a la situación anterior al 14 de febrero, más el Perú no debía mediar pero si tomar medidas preventivas. *La Opinión Nacional*, estaba porque Chile tomase la iniciativa hacia una salida pacífica. El Perú, decía, debía observar atentamente la situación y hacerle frente. *El Peruano*, que no se había pronunciado sobre la situación chileno-boliviana desde el 12 de febrero, lo hizo nuevamente el 26 siempre en tono conciliador y desapasionado, digno de la circunspección, dijo *El Comercio*, con que debe proceder nuestro Gobierno en asuntos tan delicados como el actual. Así escribía el vocero oficial:

> "La guerra tiene razón de ser cuando la honra, la dignidad y los altos intereses de una nación son maltratados u ofendidos, y este caso por la felicidad del Perú, no ha llegado. Las noticias trasmitidas por el cable, sobre la ocupación del litoral boliviano por tropas chilenas, a consecuencia de la rescisión del contrato celebrado entre el Gobierno de Bolivia y la Compañía de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta, se ha confirmado, desgraciadamente, y colocan la cuestión en un terreno donde será más difícil llegar a una solución tranquila y satisfactoria.
>
> 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 tuvo enton-

ces el resultado que esperaba, no por eso ha dejado de seguir asumiendo una actitud esencialmente conciliadora y americana, y emplea ahora los útlimos esfuerzos en el sentido de evitar un conflicto que hiera los intereses de dos repúblicas hermanas y vecinas y los suyos propios.

El sábado último (22 febrero), como ya está el público informado, partió para Chile el señor D. José A. de Lavalle, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario en misión especial ante ese Gobierno. Sin dejar de conocer la gravedad de la situación, nuestra cancillería, por lo tanto, va a repetir hoy su mediación en forma, siguiendo la práctica establecida en estos casos y consecuente con su política; y abriga la esperanza de que aquella misión, que va a expresar el sentimiento y las ideas del Perú, producirá saludables efectos y será un paso eficaz para reconciliar a Bolivia y Chile.

Por mucho que se haya complicado con los últimos sucesos un asunto internacional, sencillo de resolver al principio, hay muchos medios honrosos de llegar a un avenimiento; y no debemos afirmarnos en la idea de que las dos repúblicas contendientes se envolverán en una lucha desastrosa cuando existen facilidades para arribar a la paz.

Los señores Lavalle y Quiñones tienen instrucciones terminantes para influir en tal sentido; y no dudamos que los informes que dichos funcionarios comunicarán próximamente al Ministerio de Relaciones Exteriores, nos servirán para calmar la inquietud del público y ahorrarán a la América el espectáculo de una guerra entre naciones hermanas y estrechamente unidas por numerosos vínculos"[347].

El Comercio, ante los ataques de otros diarios expresaba que así era como se podía conocer opiniones y razones; la prensa debía opinar con ponderación, análisis y juicio, de manera de no exaltar pasiones y más bien conservar la tranquilidad de ánimo de la población. Consideraba que la misión Lavalle sugerida desde el inicio, era muestra de que el Gobierno interpretaba el sentimiento público, pero que el Perú no debía ser árbitro. Reiteraba la necesidad de prepararse para evitar sorpresas. Mantenía su justificación de los actos de Chile, pero que Bolivia había actuado con poca sagacidad. A pesar de ello, Chile resultaba antipático, pues ya había hablado de reivindicación, de ocupar más al norte del grado 23, y de hacerle la guerra a sus vecinos si se oponían. Criticaba el pronunciamiento de apoyo de algunos diarios chilenos a Piérola. Se rompería con Chile solo si fuera necesario, pero mientras tanto había que reforzar Tarapacá. Señalaba que en cuanto se recibieran las explicaciones dadas por Fierro a los diplomáticos residentes en Chile el 17 de febrero, habría que modificar las instrucciones a Lavalle. Una guerra entre Bolivia y Chile traería complicaciones al Perú, por lo que el Gobierno debía fijar la línea entre la prudencia y la debilidad. Por su parte, *El Comercio* de Iqui-

que, en un artículo anterior al domingo 23, ponía de manifiesto la tensión entre los habitantes chilenos y bolivianos allí residentes, a la que había contribuido cierta prensa local al imprimir y distribuir hojas sueltas. Exhortaba a las autoridades a evitar desmanes, señalando que "en lo que toca a la heterogeneidad de población, Iquique y Antofagasta son gemelos"[348].

Como se puede apreciar, al terminar febrero, ningún diario limeño estaba por la guerra, excepto *El Nacional*, aunque no se tenían grandes esperanzas en el éxito de la misión Lavalle. Ninguno se refería al Tratado de Alianza. Era ilógico además, que en su afán belicoso *El Nacional* no tomase en cuenta el estado deficiente del alistamiento de la escuadra ni la inferioridad de los blindados peruanos en comparación con los chilenos. Bajo esta premisa, su acción sicológica sobre la población era contraproducente para los altos intereses de la nación. En cuanto al sentimiento de la población limeña u opinión pública, no se detectó mayor efervescencia antichilena. El desconocimiento, hasta este momento, de la alianza con Bolivia, permitía especular sobre la neutralidad y los buenos oficios del Perú. Sin embargo, algunos diarios consideraban que el Gobierno no estaba en onda con la opinión pública y otros que si. A continuación algunos párrafos con los que los diarios limeños concluían sus editoriales y artículos.

El Nacional:

"Tenemos intereses que recordar, que si hoy no están directamente amenazados, pueden estarlo mañana, cuando el peligro nos encuentre quizás solos y desprevenidos; cuando llenos de asombro y de remordimiento veamos a nuestro alrededor, el estoicismo y el silencio. Es necesario, pues, que se interrogue en el acto al Gobierno de Santiago, para que, una vez conocidos sus verdaderos propósitos, el Perú pueda hacer lo que le mandan su dignidiad y sus intereses, vinculados íntimamente al venturoso porvenir de la América republicana" (20 febrero).

"Medite el gobierno en la gravísima responsabilidad que pesa sobre él, para desoir los consejos egoístas de los que procuran hacer representar a nuestro país un papel altamente ridículo, el papel de la abstención" (25 febrero).

El Comercio:

"El medio que proponemos es, a nuestro juicio, el más practicable de cuantos se pudiera emplear para evitar la guerra con decoro, acatando los derechos de todos y como insistimos en creer que ninguno de los Estados de Sur-América, que tanto necesitan de la paz para progresar puede creer que le conviene la guerra, consideramos relativamente fácil evi-

tar entre Bolivia y Chile un rompimiento, cuyas consecuencias serían funestísimas y se dejarían sentir por largos años" (21 febrero).

"La paz o la guerra exterior, no son como antes, negocios exclusivos de los Gobiernos, para los cuales no se consultaba la opinión pública; hoy son asuntos que los resuelve el juicio público, imponiéndose irresistiblemente a los Gabinetes, de manera que éstos no hacen sino obedecer aquella especie de mandato imperativo del país, expresado por la prensa, que es su órgano, y a la vez la fuente en que se inspira para formar sus juicios y exaltar sus sentimientos" (21 febrero).

"El Gobierno, entre tanto, debe tener en cuenta el verdadero espíritu del país, para seguir la política que más convenga a los intereses y a la dignidad de la Nación; procurando proceder de tal modo que los acontecimientos no lo sorprendan y que el Perú se encuentre en cualquier momento bastante fuerte y poderoso para ser un mediador eficaz en la contienda, o para imponer respeto de sus derechos "(21 febrero).

"Allí puede haber serios trastornos. Hay que resolver en Tarapacá un problema de la mayor importancia: conservar quietos a los millares de trabajadores chilenos que allí existen, tanto porque el Perú no puede consentir que en su territorio se hagan demostraciones hostiles y quizás ofensivas contra un país amigo, cuanto porque nos es indispensable impedir que por cualquier emergencia pudiera paralizar o entorpecerse siquiera la exportación del salitre. ¿No cree el Gobierno que la mejor manera de resolver ese problema sería enviar un par de batallones a Iquique?" (26 febrero).

"Nuestro Gobierno, fácil es comprenderlo, desea evitar la guerra entre Chile y Bolivia, no solo por un sentimiento de confraternidad americana que lo honra en sumo grado, sino por temor, sin duda, de las serias complicaciones que esa guerra puede traer y que pesarían sobre el Perú principalmente; pero también debemos creer que nuestro Gobierno sabrá trazar con mano firme y a su debido tiempo una línea que marque con bastante claridad los límites que separan la prudencia de la debilidad" (27 febrero).

La Tribuna:

"Por lo demás, la retirada del ministro chileno importaba una verdadera declaración de guerra, y no se puede, razonablemente, exigir de ningún país, que retarde sus operaciones para darle ventajas al enemigo. La guerra se declara unas veces por manifiestos y otras de hecho. Como Chile procedió la Francia en la guerra contra la Prusia y como Chile ha procedido muchas veces Inglaterra" (21 febrero).

"La guerra tiene razón de ser cuando la honra, la dignidad y los altos intereses de una nación son maltratados u ofendidos, y este caso por la felicidad del Perú, no ha llegado" (25 febrero).

La Sociedad:

"Nuestra política está hoy contenida en esa sabia fórmula: *Si vis pa-*

cem, para bellum; si quieres la paz, prepara la guerra; preparativos que no indican ciertamente el propósito de hacerla, sino el justo deseo de evitar sorpresas, que haría mucho más dolorosas una culpable imprevisión"(25 febrero).

La Opinión Nacional:

"En cuanto al Perú su obligación es seguir atentamente los sucesos y hacerles frente, sean cuales fuesen los deberes que le impongan" (25 febrero).

Logrado el primer objetivo de la Cia., ahora la acción sicológica estaría orientada al segundo: colaborar con el Gobierno de Chile para neutralizar al Perú el tiempo necesario.

Por eso es, que el domingo 16 de febrero, Hicks envió una carta al señor Read de la Cia., en la que después de describir algunos detalles de la ocupación, le informaba del envío de un telegrama a la firma Gibbs en Lima en los siguientes términos:

"Estamos en posesión de Antofagasta. El Ministro de Relaciones Exteriores de Bolivia (Reyes Ortiz) va a Lima de La Paz para hacer efectiva la alianza. Es necesario vigilar y avisar. Cartas van por correo. Firmado *SOTOMAYOR*".

Este telegrama ha sido enviado para el ministro chileno en Lima, señor Godoy, y espero que usted lo haga entregar a él. Es muy importane ahora que se avise de todos los movimientos de tropas, hacia Arica"[349].

Esta comunicación confirmaba que en Lima la Casa Gibbs tuvo una actuación pro-chilena, así como el conocimiento que tuvo Chile del Tratado con Bolivia de 1873. En efecto, Chile obtuvo la confirmación de su existencia con la llegada al ya ocupado puerto de Antofagasta, de una carta del Presidente Daza al Prefecto S. Zapata, el domingo 16 de febrero, hablándole del tratado y del próximo viaje de Reyes Ortiz a Lima[350]. Así, pues, cuando Lavalle llegó a Santiago, ya tenían en Chile la confirmación de su existencia. Más aún, como manifestación de guerra sicológica, en la ocupada Antofagasta, con Gobernador y demás autoridades chilenas, en la noche del 27 al 28 de febrero fue asaltado el consulado del Perú, con daños a la propiedad, rotura del escudo e intento de homicidio en la persona del Cónsul Manuel María Seguín, acto por el cual protestó más tarde el Gobierno peruano.

La prensa chilena, a partir del miércoles 19 de febrero, empezó a exponer otras ideas. Así, *El Independiente* comentó que Chile debería ocupar permanentemente el litoral boliviano y si esa era la decisión del Gobierno, habría interpretado fielmente el sentimiento público. *Los Tiempos* demandaban una guerra enérgica y decisiva, pues la vida internacional de Chile se había vuelto intolerable y era momen-

to de que las autoridades actuaran vigorosamente[351]. Había pues, una coincidencia en el objetivo, por ahora hasta el grado 23.

Esta proposición era simultánea con la opinión que en carta del domingo 16 de febrero, el diputado y accionista de la Cia., Domingo Santa María expusiera al Presidente Pinto, de que la ocupación debía ser permanente, pues los triunfos morales no satisfacían al pueblo[352]. Es probable que esta fuera también la idea del Gobierno para lo cual era necesario tomar algunas medidas, como la que consignó *El Atacama* de Copiapó del sábado 22, al publicar un telegrama de Santiago del viernes 21, con la orden del Ministro de Guerra para los Comandantes de Armas:

> "En atención a gravísimas consideraciones de interés público, US dispondrá que todos los cuerpos cívicos existentes, comienzen a recibir instrucción por medio de los ejercicios doctrinales prescritos por las disposiciones vigentes. US impartirá esta orden a los respectivos jefes y autoridades con la brevedad que sea posible".
>
> "...todos los batallones cívicos que estaban en receso, volverán al servicio, y quien sabe si no al servicio activo. Ello es necesario porque el ejército de línea chileno, es demasiado reducido, sirviendo únicamente de base indispensable para formar un respetable cuerpo con algunos de la Guardia Nacional o de voluntarios de Antofagasta, Caracoles, u otros pueblos de la República"[353].

El Mercurio del lunes 24 de febrero, se refiere en primer término al sentimiento de letargo, miseria y corrupción originado por el accionar del Gobierno, indicativo de que aún subsistían discrepancias políticas. Concluyó:

> "Abandonado ayer por la opinión pública, debilitado por todo el peso de sus propios errores, sin una sola promesa para enlazarlo con los corazones del pueblo, todo lo que se necesitaba era intercambiar la timidez por energía, y pasividad por acción, de manera que todos, sin excepción, actuarían para demostrar que no importan los sacrificios que ello implique, que no esté el pueblo preparado a hacer, a fin de defender los derechos y dignidad de Chile"[354].

Conforme se dijo anteriormente, el Gobierno de Chile a partir del 13 de febrero, dio inicio a sus operaciones sicológicas. Ahora se trataba de ir formando opinión pública contra el Perú. En efecto, para nadie podía ser un misterio que tanto el ministro chileno residente en Lima, como el Cónsul en el Callao, mantuviesen informado a Santiago sobre la evolución de la situación puesto que le interesaba profundamente. En tema tan delicado no era aceptable que el Cónsul enviase informes que no concordaran con aquellos del ministro, quien adquiría informaciones de las fuentes más respetables. Causa extrañe-

za, por lo tanto, que se diera a publicidad uno de los informes del Cónsul y no todos los demás.

En efecto, el *Diario Oficial* de Chile, en su editorial del 28 de febrero se refirió a la autorización del Gobierno, que deseaba mostrarse fiel al sistema de publicidad adoptado para evitar conjeturas y alarmas en la población, para publicar un telegrama del Cónsul en Callao, R. Rivera J. recibido en Caldera, que se refería a cuestiones generales, como política oficial del Perú, la posición de la prensa y la atención que había generado en el público la ocupación de Antofagasta, los preparativos de su escuadra etc., manifestando "mostrarse satisfecho de la actitud circunspecta, franca y a la vez conciliadora, en cuanto es posible, del Gabinete peruano". Pero el item quizás más importante era sobre el Tratado, al que le agrega el calificativo de ofensivo.

> "Se encuentra en Lima el señor Ministro de Relaciones Exteriores de Bolivia. Se dice que su misión tiene por objeto solicitar el tránsito de fuerzas bolivianas, y de que el Perú cumpla con el pacto secreto de 1873 de alianza ofensiva y defensiva para asegurarse la integridad territorial de ambos países".

Al referirse a lo que opinaban los diarios, manifiestaba:

> "*El Nacional* pide sin vacilación la alianza con Bolivia, tomando en cuenta las conveniencias de los negocios de salitre del Perú. *La Tribuna* combate tales ideas y requiere una estricta neutralidad. *El Comercio* contestando a *El Nacional* recomienda una neutralidad estricta mientras no estén efectivamente en peligro primordiales intereses del país".

Otro aspecto interesante del telegrama es el que expresaba la gran ansiedad que reinaba entre la colonia chilena del Callao y Lima por los acontecimientos ocurridos en Chile[355]. Según Middendorf, a 1876 eran unos 5,624 chilenos[356].

No cabe duda que la publicación de este telegrama tenía como objetivo principal, dar a conocer a la opinión pública chilena, la existencia del "pacto secreto de 1873 de alianza ofensiva y defensiva" contra Chile. El conocimiento de este tratado por el Gobierno chileno ya ha sido demostrado, pero su confirmación y vigencia la obtuvo el domingo 16 al decomisar en Antofagasta la carta de Daza al Prefecto boliviano, reforzado ahora con el telegrama del Cónsul. La prensa de los tres países no había hecho alusión alguna sobre él hasta ese momento. El desconocimiento de su verdadero contenido había permitido especular sobre los buenos oficios y la neutralidad. Pero sería la causa más fuerte que esgrimiría Chile un mes después contra el Perú. El segundo aspecto era el referido al estado de la escuadra y en

particular a la pobreza del erario que impedía toda acción desfavorable a Chile.

El jueves 27 de febrero se realizó un meeting en el recinto de Loreto en La Paz. Hubo varios oradores que condenaron la ocupación. Luego la multitud se dirigió al Palacio de Gobierno, donde Daza pronunció una breve pero enérgica alocución. Prosiguió el recorrido por las calles llevando las banderas boliviana, peruana y argentina[357]. Entre el jueves 27 y viernes 28 de febrero, se realizaron manifestaciones de apoyo en las ciudades de Oruro, Tarija, Cochabamba, Potosí, Santa Cruz y Trinidad, que se repitió el 1° de marzo en Cochabamba[358].

Había concluido febrero y con él la primera y segunda fase de la ofensiva sicológica periodística auspiciada y financiada por la Cia. contra Bolivia, buscando neutralizar al Perú. La tercera fase habría de llevar al estado de guerra entre Chile y Perú, buscando su expansión más al norte del Loa. Para adelantar ese destino manifiesto, procedió Chile a la invasión del resto del litoral boliviano, desde Mejillones hasta el Loa.

La ocupación de Antofagasta fue conocida en Lima a las pocas horas de producirse. Según Querejazu, la población quiso salir a las calles para manifestar su apoyo a Bolivia, pero el Gobierno lo impidió a fin de que "no se perjudicasen sus gestiones pacificadoras"[359]. Extraña, sin embargo, que en esos días ninguno de los periódicos limeños comentase sobre tales demostraciones frustradas. Agrega más datos a la opinión pública limeña, al transcribir unas cartas de fecha 28 de febrero y 5 de marzo de Ramón Vidal residente chileno en Lima, al senador Domingo Santa María, en las que dice que la opinión pública está cada vez más en contra de Chile y que está por la guerra, a lo cual contribuyen odios inveterados[360]. Esta carta es interesante porque además refiere que el tratado de alianza con Bolivia era de conocimiento de Miró Quesada, director de *El Comercio* por habérselo leído Riva Aguero, pero sobre el cual el diario no se había referido en absoluto, hasta ese momento.

José Antonio de Lavalle, en su obra *Mi Misión en Chile* en 1879, expresó su concepto de la opinión pública peruana, antes de salir para ese país un sábado 22 de febrero:

> "Entretanto, la gran diversidad de personas que había visto en los días que corrieron del 19 al 22 de febrero, ya en mis correrías por calles y oficinas, ya en las visitas de despedida, ya en mi propia casa con motivo de mi próximo viaje, me habían permitido tomar con exactitud el pulso a la opinión pública en Lima respecto a las relaciones del Perú con Chile y a la misión que en ese país se me confiaba; y adquirí la triste y desconsoladora convicción, de que, a excepción del general Prado, quizás su ga-

binete y un muy diminuto número de personas ajenas a la política, "todos" deseaban la guerra con Chile.

Al estallar la guerra entre Bolivia y Chile, fue general en el Perú –según un testimonio extranjero y benévolo a nuestra patria– el sentimiento de defender al débil contra el fuerte, de ejercer una protección que el concepto recto o torcido, de la propia seguridad sugería, de defender la base del equilibrio político en el Pacífico, según el cual las repúblicas americanas deben tener por límites políticos los confines administrativos que tenía antes de su independencia de España. No es maravilla, por tanto, que la ocupación del puerto boliviano de Antofagasta por parte de los chilenos, hiciese en Lima un efecto poco menor que el de la capital boliviana, y que *cuasi unánime* se declarase la opinión pública contra Chile y en favor de Bolivia...

En efecto ¿quién no estaba en Lima por la guerra con Chile? 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 la cámaras, dominar el país y asegurar su triunfo en las próximas elecciones, salvo dividir entonces sus votos entre los herederos de su ilustre jefe; 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 turba de "indefinidos" y de "pretendientes", porque la guerra les ofrecía amplias ocasiones de ser colocados y empleados; los "negociantes" porque ¿qué ocasión más propicia que una guerra, para hacer grandes negocios y elevar pingües fortunas?; los "azucareros, cañaveleros, mineros y salitreros", porque la guerra era la emisión de papel, el alza de cambio; su bello ideal, vender en soles de 44 peniques y pagar en soles de 3 peniques ¡qué delicia!; la "masa" del país por patriotera, por novelería, por impulso ajeno. Órganos de esta general aspiración eran los diarios de Lima; de los que se puede decir lo que dice Monsieur Rothan de los de París en 1870: "ávidos de ruido, se preocupaban menos del interés de nuestra "política que de su edición"; y por única vez cantaron en el mismo tono *La Patria*, *la Sociedad*, *El Comercio*, *El Nacional* y *La Opinión*, desentonando sólo *La Tribuna*, que a la postre entró también en el gran *tutti* final. "En fin, buenos y malos, por diferentes motivos, pero con el mismo ardor, todos deseaban la guerra"[361].

Lo que Lavalle manifestaba sobre los militares, marinos, indefinidos, pretendientes y masa del país, respondía a su naturaleza humana, esto es, un estado sicológico de autorealización personal: ser alguien y que había alguien, la patria, que lo necesitaba.

Lavalle relata, también, su encuentro con el Cónsul peruano en Caldera, Samuel Márquez, durante el viaje hacia Valparaíso, quien le suministró "los peores informes posibles sobre la situación, que él juzgaba desesperada, estimando la guerra inevitable, pues, todo el mundo la deseaba en Chile, y peligrosa en demasía, la de todos los que investíamos en ese país el carácter de funcionarios públicos del Perú, y aún la de los simples ciudadanos, pues era extrema la animadversión que por nosotros había".

Más adelante, expresa Lavalle, que en Copiapó no pudo ver al Cónsul del Perú, quien le hizo llegar un papelucho impreso, en el cual se convocaba al pueblo de Valparaíso, para que me hiciese al llegar el recibimiento que merecía. Todo él concebido en estilo irónico, insultante y grosero.

> "Ese aviso, expresa Lavalle, vino a fortifcar mis aprensiones, pues a medida que avanzaba en aguas chilenas, veía acentuar más y más el espíritu más hostil hacia el Perú. La guerra había ya estallado de hecho con Bolivia; la paz existía aún con el Perú; y, sin embargo, el extranjero que arribase entonces a las playas de Chile no hubiera podido sospechar que estaba en paz con ésta y en guerra con aquella república, sino todo lo contrario".

Al sábado 1° de marzo aún quedaban en Chile rezagos de desacuerdo con la política exterior respecto de la extrema e inusitada ligereza de las decisiones adoptadas con Bolivia. Para tratar de demostrar lo contrario, el *Diario Oficial* en un extenso editorial de esa fecha, presentó una reseña con la evolución histórica desde antes de 1866 hasta el tratado de límites de 1874, el enfoque dado al problema de 1878 con Bolivia, las ocasiones para el arbitraje y la decisión de febrero de 1879[362].

El Mercurio del martes 4 de marzo, reprodujo el panfleto que circuló el 2 y 3 de ese mes, con otros agregados del periódico, convocando a un meeting para la noche del día en que llegaría Lavalle a Valparaíso. Tanto el panfleto como el diario, rechazaban la llegada de Lavalle, ya en su calidad de mediador oficioso o como inquisidor por la reivindicación del litoral de Atacama. El artículo criticaba el Tratado con Bolivia de 1873, los aprestos bélicos peruanos, los anatemas de la prensa peruana, la expropiación de las salitreras de Tarapacá durante el gobierno de Pardo y otros temas. Con estos antecedentes, decía, el Perú no puede ser aceptado como mediador y la presencia de Lavalle no tenía razón de ser. Para hacerle comprender que el pueblo lo rechazaba e incitar al Gobierno a no aceptar sus propuestas, se convocaba al pueblo de Valparaíso al meeting referido[363].

Como se ha dicho, la operación sicológica contra Perú, se intensificó. La meta más inmediata era hacer fracasar la misión Lavalle, quien habría de llegar a Valparaíso en los primeros días de marzo. El artículo de *El Mercurio*, tenía doble finalidad: acción sicológica para exacerbar a la población chilena; guerra sicológica para amedrentar a Lavalle desde el primer momento de su llegada,y contra el Perú, pues con toda seguridad sería reproducido en los diarios peruanos, como efectivamente sucedería más tarde. Además, a partir del martes 4 de marzo ya el Tratado era vox populi en Chile.

En esa misma edición *El Mercurio* comentaba que el desembarco de Lavalle y su desplazamiento al Gran Hotel Central no entrañó incidentes, saliendo esa misma noche para Santiago. En el mismo día de su llegada, y antes de salir para la capital, Lavalle escribió varias cartas a Lima. En una de ellas resume sus impresiones acerca de las conversaciones y recibimiento en Valparaíso. Dice:

> "1°. Que el gobierno desearía entrar en un arreglo cualquiera, que le permitiese evitar la guerra con nosotros, y le facilitase las posesiones de los territorios ya ocupados; 2°. que ése es el sentimiento de la gente sensata y acomodada, que tenía que perder en un caso de guerra y a la que no se ocultaban los graves perjuicios que Chile sufriría de una ruptura con el Perú, cuyas consecuencias no podían preverse; 3°. que la masa popular, movida por algunos agitadores, nos era enteramente hostil, y hostil también a todo avenimiento pacífico; 4°. que toda la prensa del país nos era completamente adversa y adversa también a toda idea de arreglo, cuya simple enunciación estimaban como un ultraje a la honra de Chile; 5°. que el verdadero objetivo de los preparativos bélicos de Chile era el Perú y no Bolivia, a la que prestaban poca atención"[364].

Lavalle salió para Santiago, como se ha visto. Pero el ambiente de hostilidad que reinó en el meeting de ese día, se desbordó fuera de todo control, concluyendo en un ataque al Consulado peruano en Valparaíso, que venía a sumarse al perpetrado en Antofagasta. *El Mercurio*, en su edición del miércoles 5, describió este incidente "por demás censurable, pidiendo severo castigo para los culpables". Después de que la policía impidiera mayores desmanes, el Intendente acudió al Consulado, tranquilizó a la esposa de Márquez y se retiró dejando la vigilancia adecuada[365].

Pero al día siguiente 5 de marzo, hubo otras crónicas descriptivas del meeting, una de las cuales trascribió Ahumada y Moreno, de la que se extracta lo que sigue:

> "El meeting, cuyo fin era protestar contra la mediación peruana, tuvo lugar anoche en la Plaza de la Intendencia, con una concurrencia que hemos oido calcular en más de 5,000 a 6,000 personas. Concluido el mee-

ting la gran mayoría de los concurrentes se retiró tranquilamente. Uno de los oradores expresó que mientras en una de sus carteras el enviado peruano tiene su propuesta de mediación, en la otra está el tratado ofensivo contra Chile. Otro, que mientras el digno general Prado se esfuerza en contener la opinión, se celebran meetings contra Chile y la prensa toda arroja lodo y ponzoña. Solo hay dos diarios que nos defienden en aquella capital, *La Tribuna* y *El Comercio*, y ambos son redactados por chilenos, y los chilenos en cualquiera parte que se encuentran aman y defienden a su patria. No hablaré de la prensa de Tacna, Iquique y otros departamentos; en ellas se nos trata de piratas, ladrones y bandidos. Si Valparaíso no fuera un pueblo civilizado, debía arrojarlo a puntapies desde el muelle hasta el vapor. El pueblo peruano nos odia con todo el odio que es capaz de sentir el cholo salvaje, y por eso nosotros debemos gritar ¡guerra! ¡guerra! al Perú: al Perú y Bolivia unidos!

Finalmente, se dio lectura a las conclusiones del meeting aclamadas por toda la concurrencia, que sustentaban el acuerdo siguiente:

"1°. Expresar al Gobierno su vehemente deseo de que no de oído a proposición alguna que tienda directa o indirectamente a demorar el rápido concurso o desarrollo de nuestras operaciones bélicas en el litoral.

2°. No aceptar, sobre todo, la mediación del Perú, mientras su Gobierno no haya roto el pacto ofensivo que en contra nuestra firmó con el de Bolivia, y, dejando de mano sus belicosos aprestos, nos manifieste por actos su sincero deseo de manifestarse neutral en la actual contienda con Bolivia"[366].

Por su parte, el Cónsul Márquez daba cuenta del desembarco de Lavalle y comitiva, su desplazamiento hacia el hotel sin mayores incidentes gracias al despliegue policial, a través de 3,000 a 4,000 hombres de la más baja condición social airada y enemiga". En la noche, después del meeting de protesta contra la misión peruana, grupos considerables atacaron el Consulado peruano[367].

Durante los primeros días de su estadía en Santiago, Lavalle adquirió la convicción de que los preparativos bélicos de Chile eran principalmente contra el Perú y no contra Bolivia, llegando a formarse la más exacta idea de las causas, que clasificó como financieras, políticas y de opinión. Respecto de esta última, escribió a Lima:

"Los hombres pensadores y juiciosos creen que el Gobierno ha obrado mal embarcándose en una empresa que puede suscitar la alarma de los otros estados americanos, procurándole a Chile nuevas complicaciones y creándole en el litoral boliviano lo que un estadista chileno llama "un arauco septentrional" que puede consumir sus recursos financieros y hacer renacer la preponderancia militar. Los hombres empeñados en una política militante encuentran en esta ocasión un elemento para acrecentar la popularidad y prestigio del Gobierno. La masa general del país vé

satisfecha con ella el orgullo nacional. La perspectiva de una complicación con el Perú aterra a unos, por las temibles consecuencias que vencedores o vencidos, pudiera atraerle a Chile. Esa perspectiva alienta a otros que, con la exagerada idea que abrigan de las fuerzas de la nación, estiman más fecunda en glorias y en provechos una guerra con el Perú que una guerra con Bolivia".

Estos comentarios fueron escritos por Lavalle probablemente entre 1881-1883. Si esa fue realmente la impresión que adquiriera al salir de viaje, como la que escribiera en 1879 desde Valparaíso y Santiago, tuvo que haber tenido la íntima convicción de lo imposible de su misión. En todo caso, al margen de las generalizaciones que expresa, revela algo verdaderamente inverosímil: la ignorancia generalizada de la opinión pública de lo que realmente era y es una guerra.

El Cónsul Márquez, por su parte, hacía la evaluación siguiente:

"El anhelo de la guerra con el Perú es vehemente en todos los círculos sociales de Chile y el tono de la prensa de Santiago y Valparaíso revela la resolución de comprometer a nuestros países en la lucha provocada por Bolivia. Hay aqui el deseo manifiesto de provocar un conflicto con el Perú. Los especuladores de política interna azuzan a la plebe para que nos maltrate, comprendiendo que esa injuria producirá mayor exaltación de ánimos y la guerra no tardaría. Quiera Dios que todo se tranquilice, pero no lo creo, pues cinco años de permanencia en Chile me han enseñado a conocer el espíritu del país y su política externa"[368].

Mariano Felipe Paz Soldán, que fuera Ministro de Justicia en esos días, escribió en 1884:

"Más todo debía fracasar, porque el pueblo de Chile estaba preparado contra la mediación; quería la guerra, tenía odio al Perú, y lo comprobaba en el noche hostil con que la gente o chusma de Valparaíso recibió al Plenipotenciario Lavalle. El populacho esperó la noche del mismo 4, y reunido en un numeroso meeting, después de los más torpes e indecentes insultos contra el Perú y su Representante en Chile, se dirigió al hotel, en busca del Plenipotenciario Lavalle; pero éste se había marchado a Santiago precipitadamente y casi a ocultas; convencido entonces el pueblo de que su víctima había partido para Santiago, se encaminó a la casa del Consulado General del Perú, la atacó a pedradas, y rompió el escudo; la policía corrió en protección del consulado y fue rechazada a pedradas; hubo necesidad de duplicar la fuerza para restablecer la tranquilidad; la noche siguiente, otro grupo, en menor número, intentó atacar la persona del Cónsul peruano, ya que no existía escudo. El Intendente de Valparaíso pasó a casa del Cónsul peruano a darle más amplias satisfacciones por un ultraje que avergonzaba, y que no pudo evitar, a pesar de todas las precauciones que tomó anticipadamente para prevenirlo. Iguales satisfacciones dio el Presidente y el Ministro de Relaciones Exteriores

a los diplomáticos peruanos, quedando así restablecidas las cosas para entrar al desempeño de su misión"[369].

La línea de *La Patria*, de Lima, era contraria al accionar chileno en su problema con Bolivia, pero sin rayar en el belicismo. En su editorial del martes 4 de marzo, bajo el título "La conquista preparada y consumada", consideraba que lo del impuesto y la rescisión del contrato con la Cia., solo fueron el pretexto para poner en acción la maquinaria bélica que, supuestamente, se habría de usar contra la Argentina por sus diferendos limítrofes, pero que en realidad la usó para su objetivo de conquista del litoral boliviano. "Sueño dorado de sus hombres públicos, de sus diplomáticos, de sus capitalistas, de sus industriales y de sus rotos. La costa de Atacama era el ideal de los estadistas chilenos. Su adquisición el objeto permanente de sus meditaciones". Comentaba que el plan chileno de inducir a Bolivia a renunciar a Atacama y aliarse para tomar de la costa peruana aquel que le faltase para "amenguar la preponderancia peruana en el Pacífico", no tuvo éxito. "La conquista del territorio boliviano se hubiera llevado a cabo ayer, hoy o mañana. Ha creído que sus fuerzas eran ya suficientes y ha empleado sus fuerzas"[370].

Un editorial de *El Independiente* de Santiago, de esos días, discurría sobre las consecuencias de la guerra si el Perú tomase parte en ella. Así comparaba situaciones con el Perú como vencedor y en otras como vencido. En este último caso, decía, nadie podría impedir una ocupación más allá del Loa ni el buscar una "compensación de los gastos y sacrificios de la guerra en la ocupación de las salitreras del Perú". *La Opinión Nacional* de Lima, comentaba sobre este editorial, que el Perú solo buscaba la paz y que no aspiraba territorio de sus vecinos. "Ha podido ser, ha sido, es el señor del Pacífico", pero eso no le ha servido para extender su territorio[371].

Por su parte, *El Nacional*, con el título "La preponderancia marítima", comentaba que el Perú, en efecto, la había tenido por mucho tiempo en el Pacífico y que "ha sido casi la única nación americana que ha tenido escuadra", lo que en cierta forma fue una garantía para que se mantuviera la paz. Pero Chile, al creerse con igual o superior poder marítimo que el peruano, se había dedicado a disputar territorios a todo el mundo y a tomarlos de hecho. Como las últimas noticias indicaban que había ocupado el litoral hasta el Loa, seguramente inventaría argumentos para exigir el departamento de Tarapacá, en cuanto considerase que tenía fuerzas superiores a las peruanas, pero se abstendría si el Perú se encontrase bastante preparado para neutralizarlo. "No olvidemos, dice, que el único modo de vivir en paz

con Chile y de asegurarla en el continente americano, es no perdiendo nuestra preponderancia marítima"[372].

Los comentarios de estos periódicos hacen notar cómo las operaciones sicológicas, sin referirse aún al tratado de alianza vigente, ya inducían a especular sobre la participación del Perú en una guerra con Chile, y la importancia de la preponderancia marítima que, de perderse, llevaría a la mutilación de Tarapacá y su riqueza salitrera. El nuevo ataque del martes 4 de marzo al consulado peruano en Antofagasta, que llevó al retiro del señor Seguín[373], ocurrió el mismo día del asalto al consulado en Valparaíso, confirmando las operaciones sicológicas chilenas para involucrar al Perú en la guerra. Que ella no la declarase sino un mes después, es porque tenía la iniciativa para dilatarla hasta el momento en que se considerase listo.

El Tratado secreto de alianza defensiva con Bolivia, comenzó a ser tema común de discusión por la opinión pública en los primeros días de marzo. El Gobierno peruano, que desde el miércoles 26 de febrero no había vuelto a pronunciarse sobre el conflicto ni menos sobre la existencia del Tratado, abría el camino a especulaciones. Es así como *El Comercio* del jueves 6, analizó dos hipotésis. Una, en que aceptaba como cierta la existencia del tratado, por el cual el Perú se habría comprometido a tomar parte activa en toda guerra justa; otra, a proporcionar ciertos elementos de defensa o hacer concesiones de tránsito de fuerzas bolivianas a través de territorio peruano. Para ambas sin embargo, se requería el pronunciamiento del Legislativo, ya para definir la situación, ya para la asignación de recursos y de donde obtenerlos. Por todo lo anterior, el periódico opinaba que el Congreso debería reunirse, escuchar al Ejecutivo acerca de las razones que sustentasen haber llegado al momento de hacer la guerra a Chile en defensa de Bolivia, procediendo a su autorización. Concluía expresando:

> "Ciertos estamos de que el sentimiento público, las simpatías de todos, el entusiasmo general acompañarían al Gobierno, declarando éste la guerra sin previa autorización legislativa; pero también estamos convencidos de que partiendo la iniciativa de la misma representación nacional, el país sentiría centuplicadas sus fuerzas y marcharía a los peligros con mayor abnegación teniendo la seguridad de que abandonaba el hogar quedando ileso el sagrado depósito de sus leyes"[374].

El Peruano, en su edición del viernes 7 de marzo daba cuenta de la salida en esta fecha para el sur, de una división de soldados, cuya misión era prevenir acontecimientos que pudieran presentarse en la frontera y conservar a todo trance el orden público, visto que en la región, según informaban las autoridades, se percibía una hostilidad

entre las colonias chilena y boliviana. Al dar cuenta de la llegada a Iquique, decía que en el puerto y en las inmediaciones había de doce a quince mil entre esas dos nacionalidades. La primera prioridad era, pues, evitar incidentes[375].

Sin embargo, en su edición del martes 4 de marzo, *El Comercio* publicó un cuadro estadístico del censo de Iquique en 1874, según el cual de un total de 7,916 habitantes, chilenos eran 3,873, peruanos 2,437, bolivianos 486, y de otras nacionalidades el resto[376]. Exactas o no las cifras mencionadas en ambos diarios, lo cierto del caso es que el Estado tenía la obligación constitucional de preservar el orden público y toda medida preventiva era acertada.

Así lo entendió *El Comercio* al aplaudir esa medida, que había sugerido desde un primer momento. Más según las graves noticias que se recibían del sur, era probable que su envío obedeciera a que el Gobierno comprendía "que puede llegar de un momento a otro la ocasión de que las tropas peruanas sean indispensables en el punto donde ahora se dirigen". Agregando, "nuestra escuadra con la sola excepción de un buque, se halla lista para hacerse a la mar; su presencia en el Callao era casi inútil y presumía que se estaría pensando en darle la orden de aproximarse al teatro de las operaciones reivindicatorias de Chile". Esto se escribía el mismo día que una comisión de jefes de marina presentaba ante el Consejo de Ministros, la Primera Apreciación Naval, que demostraría cuán lejos se estaba de esta ilusoria opinión periodística. Por otro lado, sin tener aún noticias de Lavalle, comentaba "que sus gestiones serían infructuosas", que las cosas entre los dos países no se resolverían pacíficamente y que ante la necesidad de "tomar las cosas como son y no como quisiéramos que fuesen", estimaba como muy remotas las probabilidades de evitar un rompimiento entre el Perú y Chile". Concluía expresando:

> "Que al no aceptar Chile la intervención pacífica y amistosa del Perú, no habrá otro remedio de 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"[377].

El miércoles 5 de marzo, un mes antes de la guerra, Godoy informó a su Cancillería: "Gobierno tiene temor a la guerra pero excitado por la opinión hace aprestos sin decidirse"[378].

Todo indica, pues, que la posición de neutralidad que había mantenido *El Comercio*, había empezado a variar en esta fecha. Además,

al viernes 7 de marzo, ya *La Patria* de Valparaíso hacía pública referencia al Tratado de 1873 entre Perú y Bolivia[379].

Este diario en su edición del lunes 10 de marzo, en un extenso recuento analizaba todos los artículos de la Constitución violados por el Ejecutivo desde el miércoles 12 de febrero. Pero vista la convicción con que se defendían los sagrados intereses y la dignidad de la patria, a nadie se le había ocurrido denunciarlas. "La opinión pública perdonó todos los defectos de procedimiento y se tranquilizó con la esperanza y la promesa de que vería convocado el Congreso y se cubriría los actos del Ejecutivo posteriores al 12 de febrero último con el velo de un voto o una serie de votos de indemnidad patriótica". Como era época de elecciones, el artículo incidió en el tema denunciando la grave situación que se experimentaba por intereses políticos. Concluía así:

> "Una nación preocupada como Chile de su honor y de sus derechos respecto del extranjero, puede tolerar cualquiera falta y desmán de su Gobierno en obsequio del buen éxito de una noble empresa nacional; pero verse condenada a un régimen propio de la Turquía por deferencia a una de esas malignas y absurdas quimeras de preponderancia electoral que ha fatigado el cerebro de todos nuestros gobernantes y han costado a todos el poder y la reputación, - eso, a la verdad, es algo que pasa de los límites de la indolencia y la mansedumbre"[380].

El Comercio, comentaba que según un diario chileno, el Presidente Pinto habría declarado: "No deseo la guerra con el Perú; pero tampoco la temo; la cordura de aquel país le aconseja no tomar parte en nuestros asuntos, pero nuestra dignidad nos obliga a responder a toda provocación de donde venga".

Luego de algunas especulaciones sobre el texto del Tratado de 1873, *El Comercio* concluía con la trascripción de dicho diario:

> "La misión Lavalle tiene por objeto transar la cuestión. Chile ha dado su última palabra. El Perú sabe lo que le corresponde. Por consiguiente, es inútil que se venga a engatuzarnos con misiones, ni tratados, ni embustes diplomáticos. Hablemos a calzón quitado, que todo lo demás está bueno para ser tratado entre tontos, pero no con gentes que saben donde empieza la infancia y donde concluye la buena fe.¡Buen viaje, señor Lavalle!"[381]

Con motivo de la llegada al Callao del vapor del sur, recibió *El Comercio* varios diarios chilenos, de los cuales se extractaron algunas de las noticias sobre el Perú. Entre ellas resaltaba el refuerzo de tropas en Iquique y la llegada en cualquier momento de la escuadra peruana; que la prensa y pueblo pedían al Gobierno apoyase a Bolivia; la expropiación de propiedades y expulsión de chilenos si el Perú en-

traba a la guerra: "Esto puede servir para que el público calcule la inocencia y americanismo con que viene el señor Lavalle a interponer los buenos oficios de su Gobierno"[382].

El sábado 15 de marzo, el Gobierno chileno difundió el Mensaje de convocatoria a sesiones extraordinarias del Congreso, a partir del jueves 20. Era extenso y muy general, pues todo iba explicado en detalle en anexos. Luego de reseñar los acontecimientos, expresó:

> "El Gobierno necesitó obrar de una manera pronta y enérgica, pues era urgente proteger los intereses nacionales amagados por los procedimientos más irregulares, ya sobre todo que la dignidad menos susceptible no podía consentir que Bolivia se constituyera en árbitro inapelable de la interpretación y de la aplicación de aquel tratado"[383].

En este Mensaje, destinado a convalidar el accionar pasado y presente en su problema con Bolivia y hacer viable su futuro tratamiento, como lo había demandado *La Patria*, no se hizo alusión a la presencia de Lavalle, quien se había reunido primero con el Presidente Pinto el martes 11 y luego con Fierro, ni a la existencia del Tratado Secreto de 1873, aunque quizás lo hiciera en los anexos, que había merecido su divulgación en noticias periodísticas, más no oficialmente. El sábado 8, el Ministro Irigoyen envió a Lavalle copia del texto del Tratado de 1873, que por supuesto no lo había recibido a la fecha de la convocatoria al Congreso antes referida.

El Nacional, con el título "Meeting Universitario contra Chile", reseñaba el primero realizado el domingo 16 de marzo en los claustros del Convictorio de San Carlos de la Universidad de San Marcos, que a la una de tarde aparecía repleto. Describió el entusiasmo con que todos los círculos sociales y la parte más selecta de la juventud limeña se preparaban para participar. Hubo una decena de oradores que improvisaron elocuentes y vibrantes discursos patrióticos, interrumpidos por estrepitosos aplausos. Uno de ellos dijo:

> "Los alumnos del Convictorio de San Carlos, esperan del patriotismo del jefe del Estado y del Gobierno que hoy dirige la marcha de la república peruana, que sabrán colocarse a la altura que la dignidad nacional reclama, tomando a la mayor brevedad posible la actitud honrosa y digna que estos cataclismos políticos exigen; teniendo presente que la juventud que hoy se halla reunida en el salón del general de San Carlos, se colocará, tanto en los momentos de la paz como en los instantes del peligro, al lado del pabellón nacional, para defender con gloria la honra preciosa de nuestra cara e inolvidable patria!"

Como de costumbre, se dio lectura a las proposiciones siguientes:

> "- Elevar una solemne protesta a nombre de la universidad contra el atentado de Chile y enviarla al señor Ministro de Bolivia residente en esta capital, por medio de una Comisión nombrada al efecto;

- Formar un cuerpo regular de ejército, que debe ponerse a las órdenes del Supremo Gobierno. Causó gran discusión, pero al final fue aprobada como sigue: formar un cuerpo de Guardia Nacional al que se podrán enrolar todos los jóvenes que lo solicitaran.

Terminado el acto en el Claustro, la concurrencia marchó a la casa del Ministro de Bolivia, en donde se mostraron el señor Flores y Reyes Ortiz, quien en su discurso condenó el ataque perpetrado por Chile. Todo se desarrolló en el más perfecto orden. La Legación chilena se hallaba a dos pasos de la boliviana, y no se registró un solo grito contra Chile".

La reseña concluía:

"Muy digna ha sido la conducta de la juventud y muy respetable del pueblo que la seguía. Ni extinguido ni amortiguado se halla en su corazón el sentimiento patrio, y las altas ideas de justicia encuentran cabida en su alma siempre generosa, siempre digna. Imposible hubiese sido que el atentado de Chile perpetrado a las puertas de nuestra nación no hubiera sublevado el espíritu altamente liberal de la juventud peruana. Los alumnos de la universidad, protestando contra semejante atentado, han sido los representantes de la juventud del país, indignada y pronta a levantarse como un solo hombre en defensa de los derechos de un pueblo hermano. Seguros estamos que la palabra del convictorio hallará eco en toda la república, y los jóvenes de todos los departamentos secundarán su patriótica actitud. Orgulloso debe hallarse el país de la brillante juventud liberal que pisa los claustros de la universidad; ella simboliza una esperanza, es el presagio del triunfo del liberalismo y la garantía de conservación de las instituciones democráticas. No se consumará impunemente en América un atentado contra el derecho, ni se pretenderá hollar las bases de su organización democrática, mientras haya una juventud entusiasta, patriota, justiciera, ilustrada, y, sobre todo liberal.

Sin tiempo para apreciar debidamente lo verificado hoy, cúmplenos felicitar al pueblo peruano y a los alumnos de la universidad"[384].

Llevando a efecto el acuerdo, el domingo 30 de marzo la Comisión hizo entrega al señor Reyes Ortiz, de la protesta, que agradeció con un discurso. En una parte expresó:

"Con sobrada razón ven las dos naciones que la alianza defensiva está escrita en el gran libro de los destinos y ella no puede romperse, porque está en su origen de raza peruviana, lo que quiere decir, que está en sus antecedentes históricos, está también en sus intereses comunes.

Por lo que toca a Bolivia, continuó, garantizo como representante de ella en misión especial, que no aceptará arreglo alguno que no esté basado en la desocupación de su territorio invadido, y que para defenderlo, agotará toda su sangre la generación presente; y si sus cruentos sacrificios no son bastantes, legará a sus hijos el encargo que agoten también la suya para recobrar la integridad nacional que nos dejaron nuestros padres"[385].

Serapio Reyes Ortiz escribió a La Paz sobre el meeting limeño:

"La opinión pública nos favorece extraordinariamente, por cuanto vé una seria amenaza de Chile al Perú. Entre las manifestaciones de los hombres de este país es notable la visita oficiosa que hicieron al Presidente de la República los capitanes de navío García y García, Grau y Carrillo, que son los más respetados. Le manifestaron que la armada peruana se hallaba en estado de derrotar a la de Chile. A observaciones que hizo el mandatario contestó el capitán Grau: "Si nuestra armada no sirve para batir a Chile ¿para que la tenemos?

El señor Lavalle, antes de partir para Chile, hablando del pacto de alianza, declaró que no había como evitarlo. Cada día recibimos manifestaciones explícitas de altos e influyentes personajes. Por ejemplo, el señor Arenas tomó una copa con nosotros por la unión del Perú y Bolivia. El general Buendía ha manifestado que su única aspiración es que el Gobierno le encomiende el mando de las fuerzas contra Chile. El *Huáscar* ha salido del dique y los demás buques se arreglan, sea con intento serio o con el de complacer a la opinión pública. Si en el terreno oficial nada podemos adelantar hasta que se reciba aviso del resultado de la misión Lavalle, en la opinión pública avanzamos a pasos rápidos. La prensa nos apoya decididamente".

Aparentemente, Reyes Ortiz no estaba bien informado del estado de la escuadra peruana ni de su poder relativo a la de Chile, ni menos que los buques que componían la peruana se reparaban para complacer a la opinión pública. En cuanto a la declaración que sobre la alianza atribuye a Lavalle, ella quizás se refería a una futura, más no a la de 1873 de la que Lavalle se enteraría durante el tránsito hacia Chile.

Súbitamente el gobierno cambió de actitud. Noticias llegadas del sur, comentó Querejazu, daban cuenta de que Chile movilizaba toda su escuadra y que estaba acumulando en Antofagasta fuerzas muy superiores a las que necesitaba para mantenerse en posesión del litoral boliviano. Si Bolivia no tenía un solo barco y su ejército era pequeño, no podía caber duda de que el aprontamiento era contra un enemigo con flota y más poderoso. Luego dice, erróneamente, que Prado cablegrafió al Vicepresidente La Puerta para adquirir blindados, condestables y torpedos, cuando el destinatario fue Canevaro.

Querejazu comenta también, que:

"El 1° de marzo, Serapio Reyes Ortiz pudo mandar el mensaje que tan ansiosamente esperaba el gobierno de La Paz desde hacía más de un mes: "Pérez compra negocio bajo absoluta reserva. Flor no garantiza ni vende". Esto, en la clave telegráfica convenida, quería decir: "El Perú acepta la alianza bajo absoluta reserva. El ministro de la República Argentina no se adhiere ni la rechaza".

Esta noticia fue confirmada por oficio de la misma fecha, como sigue:

"Son las dos de la tarde en que regreso de haber tenido una conferencia con el Ministro de Relaciones Exteriores. El Gobierno del Perú acepta la alianza, bajo la más absoluta y escrupulosa reserva. El ministro me ha dicho que la República del Perú en ningún momento abandonará a Bolivia, pero que es necesario agotar los medios conciliatorios de parte suya, antes de presentarse como aliada, que nada espera de la misión Lavalle, pero que aun cuando fracase intentará otros medios, a fin de que la guerra sea, verdaderamente, el último extremo que se emplee"[386].

En Buenos Aires, la prensa no era monocorde y había diarios como *La Libertad*, que consejaban mantenerse al margen del conflicto en el Pacífico, y otros que sin propiciar intervención directa alguna expresaban simpatías hacia Bolivia por el despojo territorial, habida cuenta que Argentina acababa de salir airosa de una disputa de límites con Chile frenando su tendencia expansionista hacia el este. En esa línea estaba *La Tribuna*, que en su edición del domingo 2 de marzo y bajo el título "Política Americana" avanzaba una idea muy importante, diciendo:

"En derredor de esta nación (Bolivia) se agitan multitud de cuestiones territoriales que, como la de Atacama, tienden a desmembrarla. El Perú ha sido el primero en reconocer la neutralidad de la vecina República; por lo mismo que ha sido la primera en sentirse ofendida por las cesiones territoriales que el gobierno de Melgarejo hizo a Chile y al Brasil en los pretendidos pactos de límites del 10 de agosto de 1866 el primero, y el 27 de marzo de 1867 el segundo. Hallándose Bolivia como centro de los tres sistemas internacionales del Pacífico, del Plata y del Amazonas, su posición geográfica decide completamente de su carácter neutral"[387].

Esa concepción no ha perdido vigencia y la prueba está en que habiendo quedado mediterránea al haber perdido su litoral de forma prepotente, hoy se disputan Perú y Chile congraciarse con ese centro mediante concesiones comerciales de privilegio. Sigue siendo, pues, un tríptico muy sensible para las relaciones internacionales armoniosas en el Pacífico sur.

El 2 domingo y lunes 3 de marzo se publicaron las protestas de los generales, jefes, oficiales y soldados bolivianos por la ocupación del litoral. El martes 4 el Prefecto de Cochabamba emitió una proclama por la ocupación del litoral por tropas chilenas[388]. *El Comercio* transcribió una noticia de Cochabamba, del martes 4, la que luego de tratar de la guerra de corso, dice:

"Las salitreras de Tarapacá (que importaban a sus mercados más de 8'000,000 de pesos anuales) arrancados a su aridez por la energía del Perú; la pérdida absoluta de los mercados de California, Australia, etc., que

consumían sus cereales; la baja de más de un 40% en el precio de sus cobres; el agotamiento de los minerales de Copiapó; la crisis monetaria y la consiguiente baja de los valores bursátiles y la inconvertibilidad de la moneda fiduciaria; la depreciación de la propiedad; la bancarota general de las fortunas, y la quiebra del erario, como consecuencia de la compra de dos naves blindadas; la emigración de sus brazos trabajadores y la miseria y desnudez del pueblo; el desconcierto en su administración interior y el orgullo y la fatuidaad pisoteados, en sus relaciones exteriores. Tal es Chile en la actualidad. ¿Y estos son los elementos con que invade nuestro territorio en son de conquistador?"[389]

El Siglo de Buenos Aires, en un extenso artículo del lunes 10 de marzo, titulado "Actitud del Perú", comentaba la situación con simpatía hacia el Perú, y concluía: "En cuanto a los sucesos que en estos momentos se desenvuelven en las costas bolivianas, esperamos conocer la actitud del Perú para medir el alcance y consecuencias que pueda tener esa lucha"[390].

La Prensa de Cochabamba, del viernes 14 de marzo, en su editorial condenaba el atentado chileno al ocupar el litoral a mano armada y demandaba el esfuerzo y unión de todo el pueblo para enfrentar al enemigo[391].

La Patria de Chile, en su edición del martes 18 de marzo, con el título "La tempestad en el Loa", expresa su obligación de criticar actos que corresponden a la dirección de la guerra, pero que se originan en la actitud arrogante y soberbia tanto del Gobierno como de los políticos y sociedad, que estiman innecesarias grandes fuerzas para sostener el territorio reivindicado. Pero ante noticias de una reagrupación de fuerzas bolivianas en Calama, incluso la llegada por tierra de 300 soldados, que unidos a otros 200 en el valle del Loa, conformarían "una vanguardia de 500 que reciben hora por hora refuerzos en hombres, armas y municiones de guerra de Tocopilla, Cobija, Atacama y el Potosí", como parte de una estrategia boliviana de refuerzos imaginarios, para contrarrestarla, reiteraba su sugerencia inicial de ocupar todo el resto del litoral boliviano. Concluye:

"Una vez que Daza se halle en aptitud de avanzar de Potosí con el grueso de su ejército, el Perú nos tirará al rostro con las cartas marcadas de su diplomacia falaz y dilatoria, y las tropas que comienza a reunir en Iquique marcharán al Loa. 8 o 10,000 bayonetas peruanas y bolivianas relucirán entonces a orillas de este río, que pudimos convertir en el baluarte inexpugnable de la defensa del litoral; y el torrente se precipitará, no sobre Caracoles en primer término, como lo esperaba candorosamente la estrategia oficial, sino por el camino que conduce a Mejillones, a Antofagasta, al ferrocarril y las saliteras, al centro de los recursos de Chile y del

poder y la riqueza de nuestros industriales. A este triste resultado nos conducen, con inexorable fatalidad, la funesta política y la invencible ineptitud de nuestros gobernantes"[392].

Está claro que todo eso era imaginario y correspondía al accionar de la maquinaria de propaganda, pues había que cumplir con la tercera fase del plan de expansión: la conquista del resto del litoral boliviano y de Tarapacá, siendo necesario crear la sensación de un inminente peligro para Chile.

Como acción sicológica, por ejemplo, están las notas del mexicano Santiago Sierra. Así, en sus informes de enero da cuenta de la salida de La Paz de un batallón de línea para la costa, a cuyo desplazamiento no le auguraba nada bueno, y la compra de pertrechos de guerra al Perú, así como del envío por este país del *Huáscar* y *Unión* en observación a Antofagasta, presencia que era comentada con cierto recelo por algunos periódicos chilenos. En sus informes de febrero y marzo, manifestó saber de manera positiva y confirmada, que Daza se desplazaba con 3,000 hombres hacia Cobija, adonde llegaría en 20 días para hostilizar desde alli, a las fuerzas de ocupación y causar daños a las industrias y capitales chilenos, y que el Perú concentraba fuerzas en la frontera del litoral[393].

Por otro lado, como una demostración de repliegue ante la agresividad del pueblo chileno, tanto el cónsul del Perú en Caldera, como aquel en Valparaíso, los hermanos Luis y Samuel Márquez, dejaron Chile en el vapor *Loa*, desembarcando el primero en Arica y el segundo en Iquique. Las noticias indicaban que la escuadra de Chile se había concentrado en Antofagasta, en donde la fuerzas de línea ascendían a 2,500 hombres[394].

A medida que transcurrían los días de marzo, la propaganda contra el Perú en los diarios chilenos, se hizo más frecuente y alarmante. Así, *El Ferrocarril* del jueves 20 comentaba las aprehensiones suscitadas desde el primer momento por la actitud de hostilidad contra Chile de la prensa limeña; sus aprestos bélicos a pesar de su misión mediadora; si la paz no resultaba, decía, tomaría puesto al lado de Bolivia; el verdadero pensamiento del Perú parecía de mediación pero podía pasar a intervención; la situación con Perú debía ser aclarada y definida; porque los beligerantes tienen el derecho de exigir neutralidad a las naciones vecinas. Concluía:

"Hay algo de grave e inusitado en esta actividad que se despliega tanto en el terreno diplomático como en el de los aprestos bélicos, que contribuye a robustecer los recelos de la opinión, no solo de nuestro país, sino también de los pueblos que siguen con interés el desarrollo de los sucesos"[395].

En efecto, el ministro chileno en Lima, Godoy, en una nota poco amistosa, pidió al Gobierno peruano una declaración de neutralidad[396], contestada por Irigoyen, en los términos con que informa a Lavalle el sábado 22, relativos a la opinión pública, a los aprestos bélicos del Perú y a la existencia del Tratado secreto con Bolivia. Respecto al primero, decia:

"Las manifestaciones que la opinión pública ha creído conveniente hacer en presencia del conflicto chileno-boliviano, extrañas en lo absoluto a la decisión del Gobierno, no han podido ni debido ser suprimidas por él, mientras se mantuviesen en los límites que la ley señala a la libertad de prensa y al derecho de reunión; por otra parte, se ha usado en Chile, en los últimos tiempos prescindiendo de toda contemplación, sin que el Gobierno del Perú se creyese autorizado para formular la más leve queja. Si la idea del señor Godoy ha sido referirse más particularmente a la intemperancia del lenguaje en que han podido incurrir algunos periódicos, el Gobierno del Perú la deplora, como se complace en creer que lo haga el de Chile, en vista del tono que gran parte de la prensa de ese país se ha permitido usar hablando del Perú. Excesos de esta clase deben condenarse, de donde quiera que vengan, y el único medio de verlos desaparecer, cuando se sustraen a la sanción legal, es que cada uno se esfuerze en dar a los otros el ejemplo de la moderación".

Respecto a los preparativos bélicos, manifestaba que se debían a dos razones: evitar desórdenes públicos en una zona poblada por muchos chilenos y bolivianos, y que ante el eventual fracaso de sus esfuerzos de paz, "no podía asistir como espectador impasible si los eventos comprometieran sus intereses". En cuanto al Tratado, que ya el sábado 8 y el miércoles 19 de marzo se le había dado la información necesaria, e incluso el propio Presidente Prado le había aclarado su carácter y alcance. Concluía al respecto:

"Por otra parte, la necesidad imperiosa para el Perú, de mantener con Bolivia relaciones que no pueden fácilmente turbarse, porque en ello están interesados el comercio tan activo entre los dos países y su tranquilidad recíproca, fue el móvil principal sino único de ese tratado, cuyos efectos han correspondido al día que se tuvo en mira. Gracias a ese estrecho vínculo de unión, se ha podido, en efecto, prevenir o allanar dificultades que, de otro modo, habrían sido tal vez inevitables"[397].

El viernes 21 de marzo, el Jefe de la escuadra chilena, almirante Williams Rebolledo, difundió un bando en el que daba a conocer la ocupación transitoria, del litoral boliviano, esto es, Cobija y Tocopilla, en respuesta a la actitud hostil del Gobierno boliviano al ordenar la confiscación y embargo de los bienes chilenos. Esta nueva agresión no habría de afectar, !oh ironía!, las transacciones comerciales de bo-

livianos y extranjeros[398]. Pero esto no era más que el preludio de lo que sucedería el domingo 23: la captura del poblado de Calama defendido por un puñado de 135 valientes, de los que 101 eran militares bolivianos, pobremente equipados y armados. Por el lado chileno 544 de infantería, caballería y artillería. De este combate surgió la figura heroica del contador don Eduardo Abaroa[399]. 135 valientes demostraron cómo manipuló *La Patria* los efectivos bolivianos.

Las Novedades del viernes 21 de marzo, comentaba:

> "Dos blindados tan solo, no bastan para el mantenimiento del ataque emprendido en suelo ajeno. Se necesitan tropas. Estas son muy pocas, no tiene el soldado cuarteles, duerme al raso y a la intemperie; un 10% de los expedicionarios cede a los rigores del clima y tiene que regresar a la patria. Las artilleros de marina andan en traje de rotos "hechos una lila". El dinero para comprar trajes se destina a comprar sufragios.
>
> A los pobres oficiales subalternos se les quita 10 pesos de sus haberes. "Es horrible lo que sucede en estos lugares".
>
> Con tales datos a la vista, y más aun que posee la prensa de Chile, viendo comprometido al país en una guerra voluntariosamente emprendida y pobremente llevada a cabo Nos hallamos en la víspera de un escarmiento histórico ejemplar".
>
> "El pueblo connaturalizado con tantos descalabros, permanece aún impasible frente a tanta depravación.
>
> Los hombres de bien ya no existen y de los que todavía duran la conciencia en gran parte de ellos ha perdido el nivel.
>
> En este naufragio universal, en este nuevo diluvio es necesario que se adelanten aquellos cuya conciencia no ha soportado el estigma de mal patriota obediente solo al deseo de lucro y mando que al fin son uno".

En esos días, *La Patria* de Valparaíso con el título "El golpe parlamentario", criticó el accionar del señor Concha y Toro, prominente político, en su apoyo a la dictadura para el asunto con Bolivia. Por su parte *El Mercurio* de Valparaíso decía:

> "Teme que el país se encuentra a merced de un turbión de reclutas que se harán batir por soldados veteranos y en lo mejor de su ardimiento se le atraviesa la espina de la duda, desfallece".

Finalmente *Los Tiempos*: "Tenemos la desdicha de estar solos" exclama el soñador Arteaga Alemparte pues la comunidad internacional no está de acuerdo con la aventura en Atacama[400].

The South American Journal, del sábado 22 de marzo, comentaba que a pesar de la buena reputación ganada por Chile como "modelo para sus vecinos", se había posesionado del país una actitud belicosa durante los primeros meses de 1879, que llevó a una disputa con Bolivia. Además, la crisis había perturbado la "ecuanimidad chilena"

de manera de hacer alguna diversión (la guerra) con el propósito de ignorar problemas más serios"[401].

18.1. LA ÚLTIMA SEMANA DE PAZ

El Ferrocarril, en su edición del domingo 23 de marzo dedicó un interesante artículo al Perú, al resaltar el esfuerzo en movilizar tropas hacia el sur y alistar con urgencia a su escuadra, todo ello con un empeño mayor que el de los países involucrados. En cambio de esto, el Perú se presentaba como mediador y Chile mantenía estacionarias sus fuerzas en el litoral de Atacama. Además, la creciente opinión hostil en Perú, exigía al Gobierno de Chile aumentar los elementos de ataque y defensa para hacer frente a cualquier contingencia, pues no era posible mantener el contraste entre los aprestos bélicos del Perú y los chilenos. Según el diario, el Gobierno peruano actuaba como si se encontrase en guerra con Chile. Concluía:

> "Aunque el Presidente general Daza haya dicho que la fuerza de Bolivia es eminentemente defensiva y que toca a Chile salvar el desierto, vencer el espacio e ir a buscar sus ejércitos al interior, asiento de su poderío, no es menos cierto que debemos considerarlo dispuesto a la ofensiva y que nuestras seguridades deben tomarse en previsión de tan probable evento. Y esto con mayor razón todavía en presencia de una aglomeración numerosa del ejército peruano y de la actitud de desconfianza y de recelo que nos impone ese país"[402].

Nuevamente la propaganda exageraba los aprestos bélicos del Perú. En otra parte de este capítulo se ha visto cuál era la situación real de inferioridad y de alistamiento de la escuadra peruana. En cuanto a las tropas movilizadas al sur, dos batallones de línea, eran inferiores a las chilenas al sur del Loa, sin considerar que había dispuesto un aumento de efectivos a 20,000 hombres y la movilización de su Guardia Nacional.

En estos días, en la Plaza de Armas de Iquique, se llevó a cabo una misa muy concurrida, a la que asistieron los batallones 5° y 7° de línea. El acto servía para fortificar la moral del soldado y al mismo tiempo para que los reivindicadores vieran que no era tan fácil asegurar nuevos dominios al norte del Loa[403].

El lunes 24 de marzo, el Gobierno peruano promulgó el decreto convocando al Congreso a sesiones extraordinarias para el jueves 24 de abril. Su objeto: tomar conocimiento de la situación de beligerancia entre Chile y Bolivia, resolver lo conveniente en cuanto a nuestras relaciones con los dos, y tratar también, los asuntos de mucha importancia que le someta el Gobierno[404].

El Ferrocarril del lunes 24 estimaba que el Ministro Godoy ya debía haber pedido al Gobierno peruano una declaración sobre su actitud, que permitiera al de Chile saber a que atenerse. Sin embargo, por los actos oficiales e informaciones privadas se vislumbraban serios peligros para las relaciones entre los dos países. "Los órganos de prensa menos violentos vislumbran una intervención armada. Lo mínimo necesario es una declaración de Chile de que los territorios ocupados no se conservarán indefinidamente como parte integrante de Chile. De no darse, fuerza es reconocer que existen en este momento muy pocas probabilidades de evitar un rompimiento entre el Perú y Chile". (...) "Se concibe que el Perú, animado de tal o cual espíritu de odio a nuestro país o de protección a ciertos intereses que con razón o sin ella, estima comprometidos en nuestra emergencia con Bolivia, se declara aliado de este país, pero no que en el papel de mediador que asume todavía, pueda dar cabida a una pretensión que sería el colmo de una extravagancia inútil para declarar su hostilidad"[405].

El domingo 30 de marzo, desde La Paz, el general Daza, dirigió otra proclama a la nación que concluía como sigue:

"Bolivianos:

La patria está en peligro y reclama de sus hijos el contingente de su valor. Tiempo es de cumplir nuestros sagrados juramentos; nos esperan un combate tras de otro; una guerra sin tregua ni descanso; pero más allá tenemos el triunfo y la gloria, que coronarán nuestros esfuerzos y sacrificios.

A las armas !al combate! valientes hijos de Bolívar y de Sucre: que nadie excuse derramar su sangre para fecundar la santa causa de la independencia nacional. Por mi parte, pronto estoy a cumplir a vuestro lado los deberes que nos han impuesto Dios y esta patria querida, cuna de las más gloriosas tradiciones. Vuestro amigo"[406].

El lunes 31, *El Comercio* publicó un artículo sobre comparación de poderes entre la escuadra peruana y la chilena, comentado ya en otra parte de este capítulo. Esa misma tarde, –escribió Aurelio Miró Quesada Sosa–, el Presidente Prado convocó a su Director, José Antonio Miró Quesada y le conversó de la misión Lavalle, de las medidas militares tomadas, así como del artículo comparativo, firmado por un tal "A". Miró Quesada le contestó concretamente, como sigue:

"El blindado *Independencia* tenía un casco de fierro vulnerable y hacía algún tiempo que se hallaba fuera de servicio, porque le estaban cambiando los calderos; la *Unión* era rápida, pero solo una vulnerable corbeta de madera; los monitores *Atahualpa* y *Manco Cápac* (antiguos barcos de río, adquiridos en la región del Mississippi en 1869), eran solamente, en realidad, baterías flotantes, fuera de que el *Manco Cápac* te-

nía en mal estado sus calderos; la cañonera *Pilcomayo*, de madera, era pequeña. La fragata *Apurímac*, por su parte, fondeada en el Callao sin sus máquinas, estaba convertida en Escuela Naval; y el *Tumbes*, en estado semejante, se había dedicado a Escuela de Grumetes. Solo el *Huáscar*, monitor acorazado, reparado después del encuentro de Pacocha, se hallaba en buenas condiciones.

Prado confirmó la muy detallada información, y le preguntó como había averiguado todo eso.

– Cuando se escribe para un periódico –, le respondió Miró Quesada y en un momento tan grave como éste, hay que tener todos los datos.

El Presidente se mantuvo por unos instantes en silencio; levantó luego el rostro; y de entre su gruesa barba negra parecieron salir como cargadas de rudos presagios las palabras:

- Sí. Tiene Ud. razón... Pero la guerra es inevitable...

- En ese caso, desde mañana empezaremos a escribir como todos, - contestó Miró Quesada, y salió del Palacio preocupado por graves pensamientos"[407].

El martes 1° de abril los diarios de Valparaíso y Santiago difundieron el pedido al Consejo de Estado para declarar la guerra al Perú. Bastó esta noticia para que el populacho en Santiago y en Valparaíso realizara esa noche feroces ataques a la casa del Encargado de Negocios y del Ministro Plenipotenciario en Santiago, y al Consulado en Valparaíso[408], de los cuales Pedro Paz Soldán y Unanue protestó el miércoles 2 de abril, ante el Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile por el asalto, manifestando:

"No solo la entidad moral, la entidad física, por decirlo así, de la república del Perú en Valparaíso ha sido extinguida a manos de un populacho desbordado, en el seno de una ciudad civilizada, en el núcleo de las principales casas de comercio y consulados extranjeros, a un paso de la Intendencia, y a lo que asevera el encargado del consulado, en presencia de la policía que contemplaba el acto con indiferencia.

Ni la conducta de los agentes consulares y diplomáticos del Perú en Chile, ni el estado de las relaciones entre ambos países, ni la actitud del pueblo de Lima en las actuales circunstancias, nada autoriza, si es que alguna vez pueden ser autorizadas las provocaciones más o menos graves que están sufriendo desde hace un mes los consulados y legaciones de la nación que tengo el honor de representar".

(...) "Creo asimismo de mi deber participar a V.E. que si prontas y completas reparaciones propias de la magnitud de la ofensa no se dejan sentir desde luego, me veré obligado al retiro de esta legación y de sus dependencias consulares, ya que el pueblo de Chile les niega las consideraciones y el respeto que la civilización concede en todas partes"[409].

Ese mismo martes 1° en la noche, el Concejo Departamental del

Callao, aprobó la Proposición siguiente:

"Los Concejales que suscriben, considerando:

Que comprometida como está la Nación en el conflicto chileno-boliviano, es deber de los Concejos ofrecer al Gobierno los bienes del pueblo que administran para concurrir con ello a la solución honrosa de las dificultades que pudieran sobrevenir al Perú, en el caso deplorable de una guerra.

Que debe interpretar el Concejo los sentimientos del heroico pueblo del Callao, que tan distinguiida participación ha tenido en las glorias nacionales y de cuyo patrotismo ha dado siempre elocuentes pruebas;

Proponen:

Oficiése al Supremo Gobierno manifestándole la entusiasta decisión con que el Concejo Departamental del Callao, ofrece las rentas de que dispone, para el sostenimiento de los gastos que fuesen necesarios, a fin de mantener el honor nacional en caso de guerra.

Manifiéstese asimismo al Supremo Gobierno, que los miembros del Concejo están dispuestos a contribuir con sus propias rentas, hasta donde fuese necesario con idéntico fin. *ELÍAS MUJICA, RICARDO ROSSEL, PEDRO PALLETE, JOSÉ D. COLOMA*"[410].

El miércoles 2 de abril, exactamente 90 días después de que se diera a conocer al pueblo peruano la situación conflictiva entre Bolivia y Chile, se le hacía conocer ahora la decisión de este último de declarar la guerra al Perú. *El Comercio* que recibiera confirmación de la trascendental noticia desde Chile, decía:

"Por telegramas fechados ayer 1° de abril en Valparaíso, nos informa la Agencia de la Compañía en dicho punto "que Chile declara la guerra al Perú". Lima, abril 2, 1879. *ERNANI N. BATALA*. Gerente".

Comentaba el diario que esta noticia estaba comprobada por diversos telegramas recibidos en Lima la noche del martes 1° y mañana del 2 que, con ligeras variantes decían lo siguiente: "Guerra con el Perú inminente. El Consejo de Estado ha pedido autorización al Congreso para declararla. Y como a pesar de la impopularidad del Gobierno chileno en las cámaras de su país, no puede dudarse que éstas concederán la autorización solicitada, pues ya se conoce la opinión de sus mayorías sobre la guerra, debemos contar con que de un momento a otro se declarará contra el Perú. !Por fortuna estamos preparados para todo!"[411]

Esta vez, el Gobierno consideró conveniente difundir la noticia sin pérdida de tiempo. *El Peruano* del viernes 4 de abril, publicó los telegramas oficiales sobre la ruptura con Chile. De ellos solo se reproducen a continuación los siguientes:

"A S.E. el Presidente, Lima
Valparaíso, 2 de abril, 1.57 p.m.
El Consejo de Estado autoriza al Gobierno para declararnos la guerra. *LAVALLE.*

Lima, abril 2 de 1879, 6 de la tarde
Señor Ministro peruano Lavalle, Valparaíso
Acabo de recibir su telegrama. Reitero mi anterior, dejando a su discreción retiro de Legaciones y Consulados. *IRIGOYEN.*

A S.E. el Presidente, Lima
Valparaíso, 3 de abril, 11.8 a.m.
Se va a declarar la guerra el 4. *LAVALLE.*

Ministerio de Relaciones Exteriores Lima, abril 3 de 1879, a la 1 p.m.
Retírese en el acto decorosamente. *IRIGOYEN*"[412].

El Mercurio publicó el miércoles 2 de abril, un extenso editorial con el título ¡A la guerra! ¡A la guerra!, que comenzaba de esta manera:

"Al saberse ayer aqui que el honorable Consejo de Estado por unanimidad de votos había acordado, declarar inmediatamente la guerra al Perú, una emoción de gozo indescriptible se apoderó de todos los corazones".

Después de esta introducción, se explayaba en una cadena interminable de adjetivos calificativos e insultos contra el Perú, sus gobernantes pasados y presentes y, por supuesto, sacaba en cara todos los sacrificios hechos por Chile por el Perú. Obviamente, la razón principal estaba en la existencia del Tratado defensivo secreto de 1873 con Bolivia, que agregado a la supuesta desleal mediación, exigía venganza:

"Pero es preciso que la venganza sea tan terrible como el insulto; que los degenerados descendientes de los incas reciban el castigo que merecen por su traición cobarde, por su envidia ruin, por sus odios inveterados y gratuitos contra Chile, que generoso y magnánimo corrió por dos veces a libertarlos del ignominioso yugo que los oprimía; que aún después de los mil y un motivos de resentimiento perdurable voló a interponerse entre la España poderosa y su desleal hermano"[no dice que todo le fue cancelado hasta el último centavo]. (...) "De consiguiente, es preciso aplastarlo, reducirlo a la impotencia de hacer el mal: y que lo conseguiremos es una idea encarnada en el espíritu de todos los chilenos, que para esa obra no habrá sacrificio por que no pasen ardiendo en santo y varonil entusiasmo". (...) "¿Qué nos importa que sus ejércitos se dupliquen; que sus naves de guerra cambien su vieja artillería por poderosos cañones; que sus buques de madera vuelen como las gaviotas; que sus cholos se preparen bebiendo vino con pólvora para la matanza; que los bribones de la prensa de Lima destilen inmunda hiel; que el general Prado, convertido en pobre maniquí de los populacheros, no descanse

en animar con su presencia y sus consejos el simulacro de los combates contra las boyas y los espanta-pájaros que sirven de blanco a los fusiles y la artillería de su terrible ejército?"

¡Nada! ¡Nada! Venceremos al Perú y Bolivia juntos, y los venceremos, primero porque nuestra causa es justa, y segundo porque nuestros blindados no llevan a su bordo mercenarios extranjeros, sino patriotas, y porque nuestro ejército de tierra sigue un estandarte que hasta ahora no ha sido profanado nunca en los sesenta y tantos años que lleva de existencia.

¡A la guerra! ¡A la guerra, pues! No puede asistirnos el menor escrúpulo ni sombra de remordimiento.

Hemos hecho cuantos esfuerzos son imaginables por evitar una colisión con el Perú. Los mismos diarios de Lima nos enrrostran la cobardía de haber hasta ahora soportado sin murmurar las altivas insinuaciones de nuestros vecinos, y en fin la América entera sabe y puede decirlo que a trueque de no comprometer nuestra paz y nuestro crédito, nos hemos llevado durante cuarenta años sufriendo pacientemente todas las intemperancias de los Gobiernos y pueblos con quienes hemos tenido litigios de intereses.

¡A la guerra! ¡A la guerra, pues! Y el Dios de las batallas nos protegerá como protegió a nuestros padres en las gigantescas luchas que sostuvieron para legar a Chile, su patria adorada, el esclarecido nombre que lleva"[413].

El Peruano en su editorial del jueves 3, bajo el título "La guerra", dijo: "Nació con el año corriente esta desgraciada cuestión chileno-boliviana; y si hemos de juzgar por las comunicaciones telegráficas de ayer ella promete durar algo más que los doce meses de 1879". Luego reseñaba con mesura todos los acontecimientos que llevaron primero a la interposición de los buenos oficios y luego a la mediación para lograr un arbitraje, enviando para ello al señor Lavalle. Señalaba que todo estaba contenido en la correspondencia que atestiguaba la sinceridad y la franqueza de los actos del Gobierno peruano.

"Pero como el periodismo chileno –dice–, trátase de empujar violentamente a su país hacia las costas peruanas; como aconsejase la guerra, o el sacrificio de los positivos y trascendentales intereses que tiene el Perú en el conflicto chileno-boliviano; como los discursos injuriosos, los artículos desenfrenados, los ataques a nuestros agentes, en presencia de las autoridades; como nuestro orden interno estuviera amenazado en Iquique por numerosos ciudadanos de los países contendientes; en tales circunstancias, el Perú fue tomando poco a poco sus precauciones, preparándose a resistir la tempestad, a medida que ésta avanzaba; y lo que el telégrafo acaba de comunicarnos, es la prueba más llena de elocuencia y más terminante de que el Gobierno y el pueblo obraban con

cordura. La guerra es inminente y toca a nuestras puertas". (...) "Entretanto, prudencia y confianza. Procedamos como los pueblos que tienen patriotismo y cultura. El Gobierno comprende muy bien la situación creada por la autorización extraña del Consejo de Estado, frente a frente de nuestro agente diplomático que ha estado trabajando en favor de la paz; el Gobierno no teme un solo instante la guerra, y sabrá cumplir con su deber"[414].

El Comercio, en un extenso editorial del jueves 3 de abril, hizo un análisis de lo que habían venido publicando los diarios de Chile desde la reivindicación y comentaba que el descontento se propagó entre las clases ilustradas, "mientras que en lo que se llama pueblo, o nunca existió o no existe ya aquel estereotipado entusiasmo" a los comienzos de la conquista. Expresaba que ella ha sido ideada por comerciantes muy importantes que promocionaban un grueso botín: una red de minas en el desierto que pagaría los gastos de la aventura. Concluía:

"Muy posible es que el nuevo alarde de locura, hecho anteayer por el Gobierno de Santiago, haya dado un nuevo giro a la opinión, si es posible que el aumento del número de enemigos buscados por Chile aumente también los quilates de la codicia de sus capitalistas para avanzar los fondos y el entusiasmo que inspiran las desdichas de los que sirven de carne de cañón a los que hacen la guerra por amor a la presa del desierto. Puede ser que la prensa continue haciéndose cómplice de la trama mercantil gubernativa. No nos importa. Nosotros no tenemos que hacer esto. Sigamos nuestro camino con frente serena y con la conciencia de que provocado a una guerra descabellada sabremos hacerla todos, gobierno y pueblo"[415].

En efecto, según Errázuriz, la guerra debería verse desde un punto de vista más amplio: "Por una feliz coincidencia, sin precedente en la historia de las naciones, esta guerra aparentemente cargada de peligro, ha sido la salvación de Chile; un negocio. La guerra llamó a nuestra puerta en el momento en que una prolongada y descorazonadora crisis había llevado a nuestra industria y comercio a un estado de prostración; cuando la falta de trabajo había llevado el hambre y la desesperación a muchos hogares; cuando por la misma razón el crimen se había multiplicado; en otras palabras, en un momento en que el tranquilo horizonte de nuestra imperturbable paz interna, empezaba a nublarse. La guerra ha cambiado todo; ha abierto una área inmensa al numen empresarial de nuestros ciudadanos y ha revivido nuestra vitalidad"[416].

La declaratoria de guerra se leyó por bando en todas las ciudades y pueblos de Chile. Se produjeron manifestaciones populares. La ma-

yoría de los discursos reflejaron un intenso odio contra el Perú. No solo odio sino deformación de los hechos. Así, entre las declaraciones del Intendente de Valparaíso, está aquella de que el Perú había "recorrido la América y golpeado las puertas de todas las cancillerías en solicitud de adhesiones para un pacto de odio y exterminio de Chile", exhortando a tomar las armas[417]. Sabido es, que el tratado era defensivo y que solo se pidió adhesión a la República Argentina, pero era una forma de propaganda para soliviantar a la población chilena contra el Perú.

El Peruano del viernes 4 de abril, en su sección editorial con el título "Nuestro deber", comenzaba con estas frases:

> "Ha llegado el momento en que agotados todos los medios que aconsejaban el amor a la paz y el deseo sincero de evitar un conflicto entre dos repúblicas hermanas, el Perú se levante lleno de abnegación y de energía para defender su bandera; ha llegado la hora en que todos los peruanos deben agruparse alrededor de las autoridades, de que pongan al servicio de la patria todas sus fuerzas, practiquen todas las virtudes que el patriotismo encierra e inscriban nuevas y gloriosas páginas en la historia nacional".

Siguió con un recuento de los buenos oficios y mediación, sin resultados positivos, sino más bien una declaratoria de guerra:

> "Tal declaración manifiesta tendencias que es preciso ahogar en todo el vigor posible. El Perú va a desempeñar un papel digno de la civilización; y tiene la obligación de obtener la victoria; pero una victoria completa, que encierre seguridades para el porvenir. Los principios que va a defender valen la pena de sacrificar la tranquilidad, los bienes materiales y hasta la existencia. Hagamos la guerra; pero hagámosla en regla. Sea el Perú un solo hombre armado que no cede si no triunfa. La reacción será sumamente benéfica y favorable: nos hallará a la altura de un pueblo que no busca sino que se acaten los principios eternos de justicia que no domine en América la audacia del primer aventurero que se lanze a conquistar ajenos terrritorios; que los tratados, ni los vínculos de estos países, ni la civilización, no sean una engañosa mentira". (...) "Organicémonos, pues. Preparémonos a la victoria, sin demora y sin desorden. Ha llegado el instante de hacer un llamamiento al patriotismo peruano: que respondió en 1821 con las batallas de Junín y Ayacucho, y en 1864 con la gloriosa jornada del 2 de mayo de 1866. Todo lo debemos poner hoy a su servicio. En cuanto a nuestros soldados y marinos, en la situación actual del Perú, no deben tener sino una consigna: o vencer, o hundirse para siempre antes que dar un solo paso atrás"[418].

El ex-ministro chileno Godoy, el jueves 3 de abril, cerró y selló su archivo que parece fue encargado al Ministro inglés. Ni el local de la

Legación ni el del Consulado en Callao ni en otros puntos del país fueron asaltados en momento alguno por el populacho[419].

En la tarde del jueves 3, se realizó frente a la Municipalidad de Lima, un concurrido meeting. Hablaron al público varios oradores que recomendaron calma. Luego llevaron extendida una de las banderas que flameara en el Callao el 2 de mayo de 1866. El pueblo desfiló a la plazuela de Desamparados, en donde pidió escuchar la palabra del Presidente Prado, quien se presentó en medio de vivas y aclamaciones estrenduosas, pronunciando un discurso patriótico. Después los manifestantes marcharon hacia la Legación de Bolivia. Luego de varios discursos y al reiniciar el desfile, a la bandera peruana se unió la boliviana, dirigiéndose todos a la Legación Argentina. Luego de discursos, siguió el desfile y al pasar por la Legación de Ecuador y ante los vivas del pueblo, el Ministro Ríofrío, expresó: "La República de Ecuador procederá en estas circunstancias como digna hermana del Perú". Luego la multitud prosiguió hasta la plaza Bolívar. Todo el meeting y marchas se desarrollaron en un ambiente de orden y moderación. El viernes 4 circuló una convocatoria a los colombianos, que decía:

> "A los colombianos de las tres repúblicas.- No pudiendo ser indiferentes ante el conflicto a que Chile [ha declarado] al Perú, sin razón ninguna justificable, se invita a los ciudadanos de la antigua y gloriosa Colombia, residentes en Lima y el Callao, para una reunión que tendrá lugar el domingo próximo (5) a las doce del día en los altos de los Baños del Comercio, con el objeto de acordar lo conveniente"[420].

En su edición del viernes 4 de abril, *El Comercio* publicó un comunicado, aprobado por la mayoría de los bomberos la noche anterior, con el tenor siguiente:

> "La Compañía de Bomberos Unión Chalaca N° 1, decana del cuerpo general de bomberos de Lima, Callao y Chorrillos, no pudiendo mostrarse indiferente en el conflicto por el cual atraviesa la república, originado exclusivamente por la cuestión chileno-boliviana: Autorízase al Comandante de la compañía, para que ponga en conocimiento del Supremo Gobierno por conducto de la autoridad política de la provincia, que la Unión Chalaca N° 1 está dispuesta a sostener la dignidad de la nación si fuera necesario con su propia sangre, y que en esta virtud puede disponer de los servicios de la corporación, tanto de sus personas como de todos los elementos que hoy cuenta"[421].

La Opinión Nacional del viernes 4 de abril, en un artículo expresaba:

> "Estamos preparados y estamos resueltos a todo: si Chile nos declara la guerra nos encontrará, no solo con la valerosa decisión de recoger el guante, sino con los elementos necesarios para devolvérselo en el cora-

zón de nuestras metrallas. El patriotismo nacional es hoy gran sentimiento y fuerza invencible: saldrá triunfante. Nuestro deber era agotar los medios de conciliación, y lo hemos cumplido: nuestro derecho era impedir los atentados de Chile, y vamos a ejecutarlo. Constituido el Perú en nación libre, rica y poderosa, la más rica y la más poderosa de todas, no se le ha visto sino como centinela avanzado de la justicia, siempre que de ella reclamara su apoyo y defensa". (...) "Pero ha llegado la hora suprema, y ha llegado apresurada por los mismos, cuyo interés aconseja evitarla. Pues bien: !estamos listos! Si Chile quiere ir al abismo, irá al abismo. No crea que lo imitaremos en sus actos de barbarie, ni en sus alardes de jactancia: nos conocemos y los conocemos. Para ellos, los desbordes salvajes de la impotencia, las manifestaciones intemperantes de la rabia, los ultrajes oprobiosos del despecho. Para nosotros, la actitud serena del deber, las solemnes pruebas del patriotismo, las efusiones sinceras de confianza. No tema, pues, que reproduzcamos el espectáculo de sus excesos; témale solo a nuestros cañones y a nuestros rifles en el campo del honor"[422].

El Peruano, interpretando correctamente su deber de mantener informada a la opinión, como había ofrecido, y para evitar especulaciones, reprodujo en su edición del viernes 4 de abril, las notas intercambiadas entre el Ministro Godoy y el Ministro de Relaciones Exteriores del Perú desde el 17 de marzo al 4 de abril. Es de esta última que Irigoyen acusa recibo a la nota de Godoy del 3, por la cual da por terminadas las relaciones con el Perú y pide sus pasaportes.

Irigoyen refutó las diversas razones expuestas por Godoy sobre la actitud de la población y prensa, como sigue:

"Las manifestaciones que el pueblo peruano ha creido conveniente hacer con motivo del conflicto chileno-boliviano, tanto por medio de la prensa, como de reuniones populares, desaparecen por completo ante la consideración de que ellas han sido hechas en pleno ejercicio de un derecho que las leyes acuerdan y además provocadas por la prensa y el pueblo de Chile, que desde los primeros momentos del conflicto con Bolivia y aún olvidándose de que el debate era con aquella nación, se consagraron, con marcada complacencia, a denigrar al Perú y a su Gobierno, y excitar contra ellos los más bajos sentimientos de las masas, dando entre otros muchos resultados, el ultraje inferido en Valparaíso y Antofagasta a los consulados de la República. La prensa peruana, por otra parte, no ha llegado a asumir nunca el tono ni la tendencia de Chile ni las reuniones populares de Lima y otras ciudades han dejado de ser ni por un instante, serenas e irreprochables; ni las autoridades han dejado de ser diligentes para prevenir, aunque sabían que era innecesario, hasta la posibilidad de que se llegase a inferir la más ligera ofensa a los representantes de Chile, como le consta a S.E."

Respecto al Tratado de 1873, Irigoyen, al contestar a Godoy respecto a que desde el comienzo del problema con Bolivia, el Perú ya era enemigo y dispuesto a comprometer en daño de Chile sus naves, sus ejércitos y su tesoro, dijo lo siguiente:

"No se comprende como S.E. se cree autorizado para avanzar semejante aseveración, siéndole perfectamente conocido desde mediados de marzo último el carácter esencialmente defensivo y general de aquel pacto; como igualmente la obligación que le imponen las partes contratantes de emplear con preferencia todos los medios conciliatorios, para evitar un rompimiento, del derecho que cada una de ellas, se había reservado para decidir si la ofensa recibida por la otra, haría o no efectiva la alianza. Estas seguridades las recibió primero S.E. del Excmo. señor Presidente de la República y posteriormente del infrascrito; las mismas, y casi en igual fecha, debe también haber recibido directamente el Gobierno de Santiago del Plenipotenciario señor Lavalle; y ellas eran sobradamente poderosas para que Chile estimase el espíritu de conciliación y de particular deferencia que guardaba el Perú; pues habiendo podido presentarse como aliado de Bolivia desde el primer día en que el Gobierno de V.E. tuvo a bien ocupar con sus fuerzas el litoral boliviano, aplazó la ejecución del tratado de alianza y trabajó sin descanso y sin omitir ningún medio decoroso, por conseguir un arreglo que dejando dicho pacto sin ejecución, evitase la guerra entre tres repúblicas, por tantos títulos llamadas a vivir en la mejor armonía". (...) "Chile no tiene tampoco por qué extrañar ni por qué quejarse de que el Perú haya celebrado una alianza defensiva con Bolivia, pues él más de una vez lo ha intentado, y no de una manera inofensiva y abstracta, como lo ha hecho el Perú, sino con el propósito que me abstengo de calificar, de adquirir la parte del litoral boliviano de que hoy se ha apoderado a título de reivindicación; bajo el compromiso de apoyar a Bolivia, con sus naves, sus ejércitos y sus tesoros, en la temeraria empresa de arrebatar al Perú, Iquique y Arica hasta el morro de Sama; Chile ha solicitado igualmente en 1864, y con miras hostiles también hacia el Perú, la alianza del Ecuador; y en diversas épocas y con reiteradas instancias la de una nación tan poderosa como sabia y prudente. La armonía más perfecta, existía sin embargo entre el Perú y Chile mientras tenían lugar todas aquellas secretas negociaciones que el tiempo revelaba y comprobaba.

La afirmación hecha por S.E. de que el gobierno del infrascrito ha comenzado a dar cumplimiento al mencionado tratado de alianza defensiva suministrando directa aunque ocultamente, armas y municiones de guerra carece absolutamente de fundamento; y es ofensiva a la lealtad nunca desmentida del Perú y así cumple al infrascrito declararlo".

Respecto a la declaración de neutralidad pedida por Godoy a nombre de su Gobierno, Irigoyen le contestó:

Puerto Iquique.
Primer puerto mayor peruano viniendo del Sur, y centro principal de depósito del nitrato de soda o salitre, y también de guano. La escuadra chilena estableció su bloqueo el 5 de abril de 1879, el mismo día de la declaratoria de guerra.
(Reproducido del Archivo fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).





Puerto del Callao.
Principal puerto del Perú. Permaneció abierto al tráfico marítimo hasta abril de 1880, en que la escuadra chilena inició su bloqueo.
(Reproducido del Archivo fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

"El Gobierno del Perú no se negó pues, a dar las explicaciones solicitadas, sino que se limitó simplemente con las reglas observadas en el manejo de las negociaciones diplomáticas a hacerlo, por conducto de un plenipotenciario *ad hoc*, enviándolo al efecto el 22 de dicho mes [marzo], esto es, al siguiente día de haber dirigido a S.E. su mencionada respuesta, las instrucciones necesarias; y entre ellas, la de dejar al Excmo. Sr. Fierro copia de la nota que las contenía". (...) "Desgraciadamente y cuando las últimas comunicaciones del señor Lavalle, recibidas antes de ayer hacían concebir la esperanza de que no estaban agotados todos los medios de llegar a una solución satisfactoria, han venido seguramente, a imperar otros consejos en el gobierno de S.E., que no ha juzgado siquiera conveniente dejar trascurrir el corto tiempo que era necesario para recibir las explicaciones anunciadas"[423].

El sábado 5 de abril el pueblo del Callao realizó un meeting en forma totalmente pacífica, por las diversas calles del puerto[424].

El Presidente de la Sociedad Francesa de Beneficencia, Emilio Fort, en su nombre y de la Sociedad, elevó al Presidente Prado el mismo viernes 5, la nota siguiente:

"Que deseando corresponder en algo a la noble hospitalidad que nos presta nuestra segunda patria, y especialmente a los generosos procedimientos que ha merecido esta Sociedad del Gobierno de V.E. Ha resuelto poner a disposición la "Maison de Sante" de su propiedad, para que sean atendidos gratuitamente en ella, todos los heridos en la guerra actual con Chile, que tenga V.E., a bien determinar. Me es honroso poner en conocimiento de V.E. este acuerdo de la Sociedad que presido y manifestarle a la vez los vehementes deseos que abrigan sus miembros, para la justa y gloriosa solución de la contienda, a que ha sido violentamente arrastrado el Perú"[425].

En otra manifestación por la declaratoria de guerra, el pueblo limeño se dirigió al Monumento del 2 de mayo en Lima, y después de encendidos y patrióticos discursos, cubrió la estatua que representaba a Chile, con un crespón negro, declarándolo separado de la fraternidad de América. Además puso a los lados de la estrella estos letreros: A la derecha: "Cañón de la América del Sur". A la izquierda: "Judas vendió por treinta y ésta por diez"[426].

Durante la noche del 4 al 5, el pueblo echó al vuelo las campanas de los templos. A las tres de la mañana se improvisó un meeting en la plaza principal. Se reunieron unos mil ciudadanos. Hubo ardorosos discursos y atronadores vivas al Perú y Bolivia[427].

El periódico *La Sociedad*, terminó un artículo con los conceptos siguientes:

"Tenemos un ejército y una marina cuya nobleza tradicional y cuyas inmarcesibles glorias no necesitaban de esta prueba para darse a cono-

cer, y que, en esta vez como en todas las que la patria les demande un sacrificio, sabrán corresponder a sus esperanzas, y agregar nuevos y brillantes lauros a su escudo. Tenemos por último un pueblo culto y lleno de sensatez, que ama a su patria hasta el delirio, que confía en sus conductores y que se mueve como un solo hombre, cuando siente palpitar el corazón del Perú, que se prepara a luchar por los nobles intereses, que siempre ha representado. Queda entretanto para la historia, que el señor Ministro de Chile ha bajado hoy pacíficamente su escudo de la puerta de su domicilio en señal de guerra, y que los nuestros en Valparaíso y Antofagasta, han sido bajados a piedras en señal de guerra. ¡Lo que va de un pueblo a otro!"[428]

El Presidente Prado, en carta del viernes 5 de abril dirigida al Ministro de Guerra de Chile, renunció al grado de General de División con que el Congreso de este país le invistiera años atrás, por ser incompatible con la guerra que se le ha declarado al Perú[429].

El domingo 6 de abril se realizó otro meeting en Lima, con más de diez mil asistentes, que irradiaban entusiasmo y fogosidad. Se pronunciaron muchos discursos. Se hizo presente la colonia colombiana con la gloriosa insignia de su patria. Entre los oradores estuvieron Lizardo Montero, teniente 2° de marina A. Villarán en verso y José Alvarado en verso.

El contralmirante don Lizardo Montero, Alcalde del Concejo Provincial de Lima, dijo:

"Conciudadanos:

El Concejo provincial que tengo la honra de presidir, os aguardaba, y os contempla orgulloso de vuestro patriotismo. Este meeting asegura los triunfos de mañana, no es la reunión de muchedumbres tumultuosas a quienes devora la sed de sangre: es la solemne y grandiosa asamblea de los hijos de esta patria que supo siempre hermanar su indomable valor y la santidad de la justicia.

Conciudadanos:

Como alcalde provincial de Lima, os doy la bienvenida a esta reunión; como soldado os pido este mismo ardimiento, esta misma decisión para exclamar hoy y siempre:

¡Viva el Perú! ¡A las armas y al combate! !Hasta el día de la victoria!"

Las conclusiones aprobadas en el meeting, fueron:

"El Pueblo de Lima , resuelve:

1°. Protestar en nombre de la justicia, de la civilización y de la confraternidad americana, de los procedimientos con que el Gobierno de Chile viola sistemáticamente estos tres principios sagrados;

2°. Declarar que comprende y está resuelto a cumplir, sin restricción de ninguna especie, los deberes que el patriotismo y la situación imponen;

3°. Poner estas declaraciones en conocimiento del Supremo Gobier-

no, para que sepa que puede contar con el patriótico concurso del pueblo de Lima, ya se trate de las personas o de sus bienes"[430].

La Opinión Nacional reseñaba el meeting que en el mismo día se llevó a cabo en la Plaza Matriz del Callao y avenidas, con una concurrencia de más de ocho mil ciudadanos, acompañados de extranjeros simpatizantes llenos de entusiasmo. Estaban presentes las altas jerarquías sociales como las humildes. Un solo sentimiento primaba: la defensa de la patria. Hablaron entre otros el comandante Sánchez Lagomarsino. Todos fueron muy aplaudidos. El meeting terminó a las tres de la tarde, pero siguió una procesión cívica que se detuvo en diversos puntos, pronunciándose discursos condenando la actitud de Chile y llamando al patriotismo. Finalmente, el doctor Viterbo Arias, miembro del Concejo Provincial expresó, entre otras cosas:

"Por eso creen que la guerra marítima consiste en bombardear puertos indefensos; por eso tal vez en estos momentos halagan su quijotesca vanidad incendiando con sus bombas el inerme Iquique; y por eso presumen quizás que dejaremos impune su atentado, como ellos dejaron sin desagravio el bombardeo de Valparaíso. No necesito decir que se engañan miserablemente en esto, como se han engañado en todo, como se han engañado al suponer que ni dinero podríamos acopiar para hacer nuestra defensa... los peruanos habían de depositar cuantiosas fortunas en las arcas del Estado para auxiliar al Gobierno en su augusta misión de defender la honra nacional. Chalacos: !Viva el Perú!"[431]

El Peruano, en su edición del domingo 7 describió el meeting realizado la víspera en Lima, como sigue:

"El gran meeting efectuado ayer en la plaza de armas, por iniciativa de los Concejos Municipales, ha revelado el ardiente entusiasmo de que se halla poseído el pueblo para luchar y vencer a Chile, en la injusta guerra que nos ha provocado.

El pueblo concurrió a la plaza de armas, en número considerable, y permaneció en comicio permanente hasta una hora muy avanzada de la noche.

La pluma no puede describir la exaltación patriótica de los ciudadanos. El entusiasmo de que ha dado una espléndida manifestación el pueblo de Lima y los generosos ofrecimientos que se han hecho por numerosos ciudadanos, es un motivo de satisfacción y se siente un noble orgullo de ser peruano.

Todos se han convencido que ha llegado la hora de probar el patriotismo por los hechos, y se organizan batallones de voluntarios para marchar a la campaña.

Cada día aumenta la confianza en S.E. el Jefe del Estado, a quien consideran todos, como el salvador de la República en la guerra empeñada con Chile, y esta es la causa de que sin excepción de colores políticos,

se hayan agrupado los ciudadanos en torno del Gobierno para robustecer su acción, ofreciéndole sus servicios y hacienda"[432].

En Chile también hubo meeting, según reseña *El Mercurio*, que se llevó a cabo en Valparaíso, en la plaza de la Intendencia en la tarde, con la lectura por el Intendente Altamirano del bando de declaratoria de guerra al Perú y Bolivia, quien además pronunció un discurso patriótico. Luego se inició un desfile que recorrió varias plazas. También el sábado 6 en Santiago, hubo otro meeting, cuyo orador principal fue el senador Alfonso Ibáñez, quien dijo entre otras cosas recordando los servicios de Chile al Perú:

"Entre esos servicios de inmensa valía hizo notar el orador los padecimientos, los sacrificios de vida y de sangre que costaron a millares de chilenos los ferrocarriles en que hoy el Perú transporta las armas y recursos bélicos que debían herir a su protectora y generosa hermana de ayer, la República de Chile".

Al final del meeting una comisión entregó al Presidente Pinto la resolución siguiente:

"1°. Dar un voto de aplauso al Supremo Gobierno por la conducta observada con Bolivia y el Perú.

2°. Darlo igualmente a los valientes de Calama por su denuedo.

3°. Recibir lo más pomposamente posible al valiente defensor de la causa chilena en el Perú, don Rafael Vial [director de *La Tribuna* de Lima].

4°. Enviar un voto de aliento a la escuadra chilena y a los ejércitos que se preparan a defender a la patria.

5°. Nombrar a los siguientes comisionados para poner en manos de S.E. el Presidente de la República las anteriores conclusiones. Siguen nombres.

6°. Borrar del escalafón militar al general don Mariano Ignacio Prado"[433].

El Presidente Prado, en su mensaje al Congreso Extraordinario del 24 de abril, manifestó que los buenos oficios que se ofrecieran desde el inicio del problema chileno-boliviano, "reflejaban los sentimientos del país, que se dejaban escuchar en todos los círculos sociales". Más adelante continuó: "la prensa de Chile, revelando las miras ocultas de su Gobierno, desde el principio dejó comprender sin embargo, que la ocupación de Antofagasta era el paso preliminar de una guerra contra el Perú". A pesar de todo ello, ofreció su mediación para que ambos países sometieran el diferendo al arbitraje[434].

A lo largo de todas estas páginas se habrá podido apreciar cómo fue inicialmente la influencia sicológica de la prensa en los tres países, y la polémica inútil entre los argumentos de cada uno para con-

validar su accionar, que de manera alguna habría de cambiar la decisión expansionista de Chile, ni al Perú eximirse de su destino fatal: la guerra inevitable. En cada país, se generó un estado sicológico mítico, de fábula: "Nosotros" somos los buenos y "ellos" los malos. En los tres se festejó la declaración de guerra. Pero pronto se vería que había una diferencia. La Alianza se había organizado para la paz. Chile para la guerra.

Jorge Basadre, en su *Historia de la República del Perú*, se refiere a la actitud de la opinión pública peruana, en particular la limeña, antes de la declaratoria de guerra, en los términos siguientes:

"Seguramente Reyes Ortiz (ministro boliviano) y sus biógrafos se jactan demasiado por la "fabricación" de una opinión pública peruana favorable a la alianza. Habían muchas circunstancias que trabajaban en el mismo sentido. Una de ellas era la conciencia, que precisamente esa opinión pública tenía, de que el Perú ejercía en América una especie de patriciado; los laureles del conflicto con España entre 1864 y 1866, después de improvisar una máquinaria bélica, ejercían aún su efecto embriagador. La ocupación de Antofagasta fue un atentado con el Derecho Internacional. Aparte de las razones sentimentales no era utópico aún entonces el temor de una posible alianza entre Chile y Bolivia, con grave peligro para las regiones peruanas de Tarapacá, Tacna y Arica. Demasiado cerca de Chile hubieran quedado, en caso de consumarse el avance de ese país hasta Antofagasta, las salitreras de Tarapacá, y los interesados en ellas poseían fuerza en la vida política, social y económica del Perú. Piérola en su manifiesto fechado en Valparaíso, denunció a "los traficantes conocidos y anatematizados por el sentimiento público que se esforzaban en el Perú por "levantar en el pueblo pasiones de guerra e incendios de odio". Se desconocía entonces el verdadero poder de Chile y las espantosas consecuencias de la guerra, y se creía, por las gentes poco avisadas, que, como en conjunto, los países aliados eran más extensos que Chile, lograrían la victoria finalmente. No faltaban tampoco partidarios de ir contra Chile y apoyar a Bolivia, precisamente porque el Presidente Prado abrigaba sentimientos pacifistas, creyéndose que ellos obedecían no a razones de prudencia patriótica sino al recuerdo de los honores que Chile le brindara en 1866, a las inversiones de dinero que tenía en las minas de Casampungue y acaso otros negocios y a sus numerosas amistades y afectos en ese país. Es muy importante como dato de sociología colectiva, como factor causal en diversas actitudes, como lección severa, el hecho de que (no obstante la actitud de prudencia inicial de algunos periódicos que, como *El Comercio* y *La Tribuna*, hicieron la crítica de la política de Daza) después de la arbitraria ocupación del litoral boliviano, en el Perú predominó el punto de vista a favor de la guerra. "La guerra, dice refiriéndose al Perú M. C. de Varigny en *La Revue des Deux Mondes* de

julio de 1881, era el anhelo de la población; la prensa, excitando a hacerla, no era más que la opinión pública sobreexcitada y confiada en el triunfo". "La opinión pública arrastrará a Prado a la guerra o lo derribará", escribió Ricardo Becerra a Piérola (17 de marzo de 1879, Archivo Piérola)"[435].

Más adelante escribe Basadre sobre un testimonio acerca de la ceguera de la opinión pública peruana al estallar la guerra:

"Hay como una admonición sobre el significado del aturdimiento que se apoderó de los órganos de expresión de la opinión pública, periódicos, dirigentes políticos, instituciones representativas, estudiantes y otros elementos, poco antes de estallar la guerra, en las siguientes palabras de la oración fúnebre pronunciada por el Dr. José Antonio Roca y Boloña en las exequias celebradas en memoria de los mártires de la Patria, el 16 de julio de 1890 en la iglesia de La Merced:

"Hubimos guerra, señores; y esta calamidad que suele ser tentación de algunos pueblos, tórnase necesidad dolorosa de otros. Quizás con mayor previsión y cordura la evitáramos en sus causas ocasionales y aún estuviéramos apercibidos para soportarle sin desventaja, con menos irreflexivo entusiasmo hubiéramos dejado más libre la acción de nuestros gobernantes para conjurarla, siquiera por el tiempo necesario; y ellos habrían podido allegar los recursos indispensables para hacerla con menos quebranto; y aún no asistiéramos hoy a esta fúnebre ceremonia sin gustar el dulcísimo consuelo de ver ceñidas de laurel todas esas despojadas frentes que contemplamos, en su mayor parte, cercadas de espinas".

Tomás Caivano trae un enfoque sociológico del sentimiento chileno hacia el Perú[436]. En las diversas glosas que se han ofrecido de diarios de este país, y de muchos otros que se han omitido, hay una recurrencia del sentimiento de odio hacia el Perú, que no tenía explicación racional, pues hasta 1879 las relaciones comerciales, políticas y sociales habían sido armoniosas y complementarias, incluso de parentesco. Cabe una excepción: la guerra contra la Confederación Perú-boliviana, en la cual Chile participó a instancias de un sector de la población peruana.

Se ha argumentado también, sobre la existencia de un patriciado peruano, de una hegemonía y nada de eso era cierto, pues el Perú no era un país aristocrático ni imponía a los demás países americanos ideología alguna ni intereses comerciales que favorecieran por sobre todo su interés nacional, porque no era un país nacionalista. Su romántico americanismo, fue solo eso, romántico, porque cuando la guerra estalló no hubo un solo país americano, ni europeo, que diera un centavo por él. Es justo, sin embargo, recordar que hubo ciudadanos americanos y europeos que en forma personal sí lo ayuda-

ron. Después de sus esfuerzos para evitar la guerra, se quedó como dice el modismo: en la luna de Valencia.

Las actitudes de Chile durante y después de la guerra, estuvieron orientadas a dejar un país postrado por décadas. Tal fue el ensañamiento con que libró todas sus operaciones militares, políticas, económicas, comerciales, sociales y sicológicas.

Caivano ofrece una serie de explicaciones que tratan de demostrar cómo se cargó la batería del odio, con el trato a los 44,000 emigrantes chilenos que trabajaron en los ferrocarriles y en las salitreras, porque en su país no encontraban trabajo; con la revancha para recuperar el monopolio de la comercialización del salitre de Tarapacá desde Valparaíso, y de los capitales chilenos que resultaron expropiados durante el Gobierno de Pardo, al igual que los de muchos capitalistas salitreros extranjeros radicados en Chile, medida que también afectó a los capitalistas peruanos y extranjeros residentes en Perú. La operación sicológica de la Cia. tuvo éxito en unificar, como se ha dicho, primero su interés con el interés nacional, y después hacia el monopolio salitrero.

Caivano escribió que "en todo Chile no se oía más que una voz, al principio baja y ahogada, durante febrero y marzo de 1879, y luego estridente y atronadora después de la declaración de guerra. Esta voz era: ¡A Lima, a Chorrillos! Continúa: "La guerra contra el Perú era para Chile una cuestión compleja de necesidades económicas, de ambición y de celosa envidia: una guerra de pasiones, en una palabra, y de las más fuertes y violentas". Así fue, como se verá en este tomo.

B. LOS INTERESES MARÍTIMOS EN EL PRIMER TRIMESTRE DE 1879

Los objetivos básicos que se enunciaran en el Tomo IX, vol.3, en el capítulo que trata de los intereses marítimos, no fueron mayormente afectados en este trimestre, pero sí en los sucesivos, conforme se irá viendo.

Tal como sucediera con la investigación del tema para los años anteriores, la insuficiencia de datos estadísticos y de otra naturaleza, sería aún más marcada en 1879, pues la guerra impuso su sello particular en muchas actividades. Por ello, y en beneficio de los aspectos más importantes, algunos de los temas que hacen a los intereses marítimos, no serán analizados en esta oportunidad, como infraestructura portuaria física y de aduanas, los gremios, la sanidad marítima, los deportes naúticos, los seguros, las agencias navieras, etc.

1. COMERCIO EXTERIOR Y TRANSPORTE MARÍTIMO

1.1. COMERCIO

D.C.M. Platt, en su obra: *Latin American and British Trade 1806-1914*, presenta una serie estadística sobre el comercio exterior entre Gran Bretaña y Perú, Bolivia y Chile, que ha servido para representar en el gráfico N° 1, el caso Perú. Si bien es cierto que en este capítulo se trata de la situación en el primer trimestre de 1879, se ha optado por presentar anticipadamente, datos del comercio exterior con Gran Bretaña durante todo el periodo de la guerra, pues conlleva a una pregunta cuya respuesta se irá poniendo de manifiesto en el transcurso del volumen.

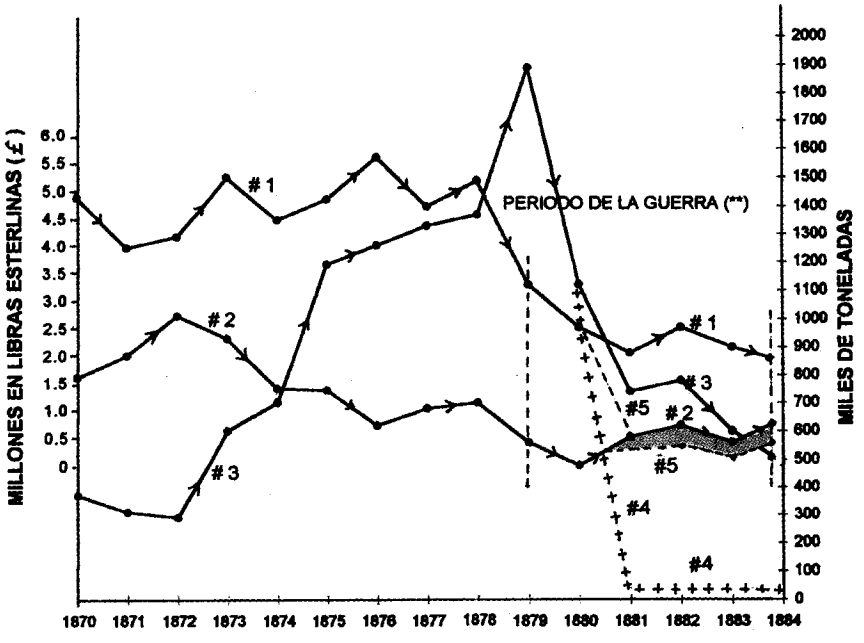
¿Cómo fue que estando en guerra y sin contar con una flota mercante a vapor propia ni una escuadra adecuada para proteger el tráfico en sus LLCCMM, pudo el Perú mantener ese flujo de comercio? La respuesta, parcial, estaría en la participación de la flota de la P.S.N.C. fundamentalmente, al portar la carga de un país beligerante en barco de bandera neutral, carga que no se la podía considerar contrabando de guerra, según la Declaración de París de 1856.

De la información que presenta Bonilla en los cuadros N° 8 a 21 inclusive, de su obra *Gran Bretaña y el Perú. Los mecanismos de un control económico*, relativa a la naturaleza y volumen de la mercadería exportada en este periodo, se aprecia que consistió en guano, salitre, azúcar sin refinar, cobre regulus, cobre mineral, cobre sin forjar, corteza de quina, plata, algodón, lanas de alpaca, llama y oveja, estaño y cueros. Los tonelajes totales movilizados por exportación se muestran en el gráfico N° 1. También los valores de dichas exportaciones. En cambio, en importaciones, tanto Platt como Bonilla, solo proporcionan datos sobre valores y naturaleza de las mismas. En lo referente a esto último, ellas consistían en textiles, materias primas, máquinas, alimentos y bebidas, instrumentos y otros, cuyo valor se muestran en el gráfico N° 1.

Desde el punto de vista de la balanza comercial, ella era positiva para el Perú, pero en la realidad, durante la guerra, el tonelaje exportado como su valor se redujeron significativamente por el bloqueo, la destrucción de facilidades portuarias, la ocupación de la provincia de Tarapacá, e incursión de Lynch a la costa norte azucarera y ocupación del territorio después. Para hacer más explícito ese efecto, se ha reproducido solo los datos estadísticos de los productos siguientes:

GRÁFICO Nº 1

EXPORTACIONES E IMPORTACIONES CON GRAN BRETAÑA ENTRE 1870-1884 (*)

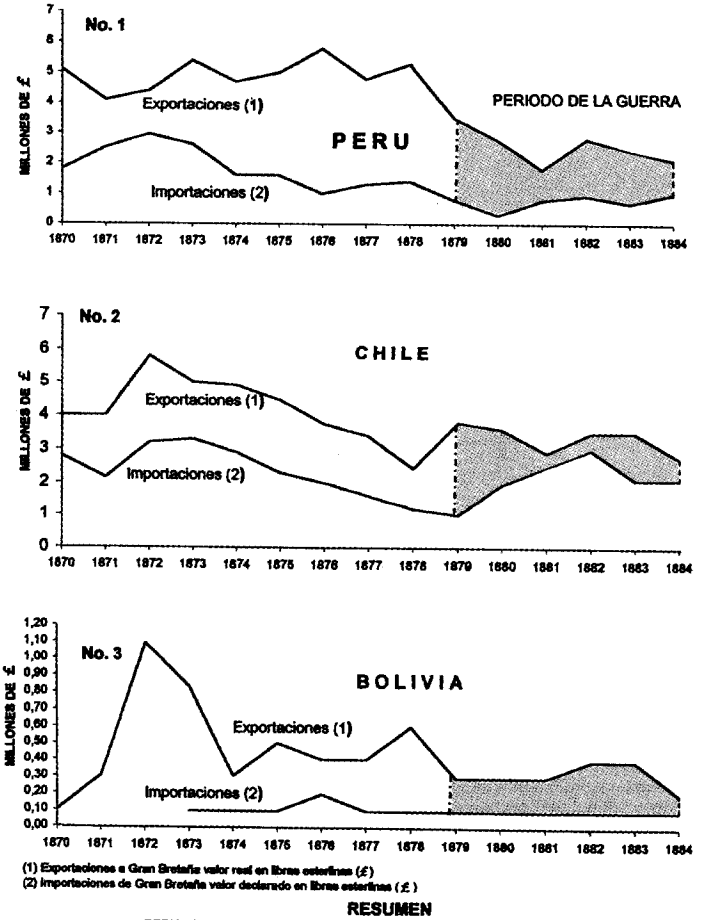


1 Exportaciones a Gran Bretaña
2 Importaciones de Gran Bretaña
3 Tonelaje exportado a Gran Bretaña
4 Tonelaje exportado a Gran Bretaña, deducidos los tonelajes de guano, salitre y azúcar como consecuencia de las operaciones chilenas.
5 Valor de las exportaciones a Gran Bretaña, deducido el valor de los menores tonelajes exportados en guano, salitre y azúcar, como consecuencia de las operaciones chilenas.
(**) Balanza comercial negativa a partir de mediados de 1880, en razón de menores tonelajes de exportación de guano, salitre y azúcar.
(*) Fuente: *Latin America and British Trade 1806 - 1914* por D.C.M. Platt. Impreso en Gran Gran Bretaña por T & A Constable Ltd., Edinburgh, 1972. Datos tomados de los Apéndices I y II.
Gran Bretaña y el Perú.- Los Mecanismos de un Control Económico, Vol. V por Heraclio Bonilla. Editado por Instituto de Estudios Peruanos. Fondo del Libro del Banco Industrial del Perú, Lima, 1977. Datos tomados de los Cuadros Nos. 4, 5, 8, 9 y 10.

Croquis sobre comercio exterior del Perú con Gran Bretaña.

GRÁFICO Nº 2

EXPORTACIONES E IMPORTACIONES CON GRAN BRETAÑA ENTRE 1870 -1884(*)



(1) Exportaciones a Gran Bretaña valor real en libras esterlinas (£)
(2) Importaciones de Gran Bretaña valor declarado en libras esterlinas (£)

RESUMEN

	PERIODO 1870 - 1884			PERIODO 1879 - 1884		
	Exportación	Importación	Balanza	Exportación	Importación	Balanza
PERU	58,6	20,9	+ 37,7	15,4	4,6	+ 10,8
CHILE	55,3	33,2	+ 22,1	19,3	12,6	+ 6,7
BOLIVIA	6,3	1,3	+ 5,0	1,9	0,6	+ 1,3
TOTAL	0,0	0,0	+ 64,8	0,0	0,0	+ 18,8

(*) Fuente: *Gran Bretaña y el Perú.- Los Mecanismos de un Control Económico*, Vol. V por Heraclio Bonilla. Editado por Instituto de Estudios Peruanos. Fondo del Libro del Banco Industrial del Perú, Lima, 1977. Datos tomados del Cuadro No. 1 y No. 2.

Croquis sobre comercio exterior de los tres países en guerra.

Año	Guano		Salitre		Azúcar sin refinar		Total (3)	
	Tons. (1)	Valor (2)	Tons. (1)	Valor (2)	Tons. (1)	Valor (2)	Tons. (1)	Valor (2)
1878	127.8	1.5	83.4	1.2	1109.2	1.2	1320.2	3.9
1879	44.3	0.5	43.9	0.6	1782.1	1.4	1870.3	2.5
1880	53.5	0.6	32.3	0.5	1000.9	1.1	1086.7	2.2
1881	33.4	0.3	36.2	0.5	642.4	0.7	712	1.5
1882	26.3	0.2	74.1	0.9	650.7	0.7	751.1	1.9
1883	33.8	0.3	85.9	0.9	462.9	0.5	582.6	1.3
1884	14.4	0.1	81.1	0.8	374.8	0.3	470.3	1.2

(1) Toneladas en miles
(2) Valor en millones de libras esterlinas
(3) Suma de los datos de los tres productos consignados

Las cifras de tonelaje y valor de exportación en negrita, han sido deducidos de aquellos que se muestran en el gráfico N° 1, lo que dá como resultado el trazo en líneas interrumpidas, que muestran la caída significativa de las exportaciones en valor y volumen durante la guerra, por las razones que se han expuesto, poniéndose en evidencia que a partir de mediados de 1880, la balanza comercial con Gran Bretaña se tornó negativa, continuando así durante el resto de la guerra, en el supuesto de que las importaciones mantuvieron el valor que le atribuyen Bonilla y Platt.

Está claro, entonces, que el salitre y algo de guano exportado desde 1881, que salía de la provincia de Tarapácá, al estar ocupada por el ejército chileno, no beneficiaba al Perú, sino a Chile, pero como salían de territorio aún peruano, las estadísticas los consignan erróneamente como exportación desde el Perú. Este concepto es el que se trata de aclarar en el gráfico.

Para 1879 se aprecia un incremento pronunciado en el tonelaje exportado producido por un aumento del 61% en azúcar, que no se traduce en un aumento en el valor total exportado, pues en ese año el precio por tonelada cayó en 30%, subiendo en 47% en 1880.

Respecto al comercio con otros países, no hay series estadísticas que permitan una presentación como la que se acaba de hacer para Gran Bretaña, pero cabría suponer algo similar según el gráfico N° 2.

2. LOS ASPECTOS ECONÓMICOS DEL COMERCIO

2.1. INGRESOS PARA EL TESORO

El Presupuesto General de la República para los bienios 1877-1878 y 1879-1880 contemplaba, entre los ingresos del Pliego Ordinario, la

recaudación de una serie de derechos relacionados con los intereses marítimos, cuya relación se ha visto en el Tomo IX[437]. Para el primero de los bienios, se estimó recaudar por esos derechos 15,366.6 miles de soles y para el segundo 14,105 miles de soles, esto es, un 8.2% menos. El rubro más importante de todos ellos, era por derechos de importación que en el primer bienio se estimaba en 13,113 miles de soles y en el segundo 11,673, es decir, un 11% menos[438].

El siguiente cuadro muestra la recaudación mensual por la Aduana del Callao durante los años 1877, 1878 y dos primeros meses de 1879, en miles de soles[439]:

Lo recaudado en el bienio 1877-1878 fue el 64% del presupuesto de ingresos por derechos. Sin embargo, de mantenerse la tendencia de los dos primeros meses de 1879, su producto pudo haber alcanzado un 71% del presupuesto de ingresos por los citados derechos, es decir, que había una perspectiva alentadora, que lamentablemente se vería frustrada por la guerra.

Años	Enero	Feb	Marz	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agos.	Set.	Oct.	Nov.	Dic.	Total
1877	341.4	307.2	354.5	390.3	411.7	408.0	315.2	373.6	326.6	389.8	411.3	544.1	4,573.7
1878	328.0	330.9	356.5	417.1	463.0	388.0	491.8	425.1	521.6	509.2	523.7	533.9	5,288.8
1879	507.5	340.9											

3. *MOVIMIENTO MARÍTIMO Y LÍNEAS NAVIERAS*

3.1. *MOVIMIENTO EN EL CALLAO Y OTROS PUERTOS*

Los datos que se analizan a continuación, corresponden al Callao por todo el año 1878 y los meses de enero y febrero de 1879, referidos a naves, sus nacionalidades, naturaleza de la carga, y pasajeros, compilados por el Comandante de Resguardo Sr. Sáenz, y publicados en el Diario Oficial[440].

	1878		Enero 1879		Febrero 1879	
Buques	Número	TR	Número	TR	Número	TR
Vapores ingresados	425	397,238	34	38,430	32	28,793
A vela	748	196,555	78	17,064	55	16,280
Total	1,173	593,793	112	55,494	87	45,073

Los cifras muestran que, proporcionalmente, las naves ingresadas en los dos primeros meses de 1879, indicaban no haber nada anormal respecto de 1878. En cuanto a sus nacionalidades, el primer lugar en número y tonelaje, correspondió a la inglesa, mayoritariamente vapores. El segundo lugar en número fue para las naves peruanas,

pero con una gran diferencia: que prácticamente todos eran buques a vela. En tercer lugar estaba la bandera chilena, también con casi todos vapores. Además de estas naves ingresaron de otras seis nacionalidades.

Los datos también muestran que el mayor número de naves ingresadas en 1878 condujeron productos del país, indicativo de un significativo tráfico de cabotaje. En segundo lugar estaban las naves con carga general del extranjero. Otras cargas de importación en 1879, fueron: carbón de piedra 7,649 toneladas, arroz 1,553 toneladas, 3,081 cabezas de ganado y, principalmente de Chile, trigo 3,666 toneladas y 681 caballos y mulas. En cuanto a la carga de cabotaje, se descargaron entre otras, 1,773 toneladas de carbón vegetal, 3,777 cabezas de ganado vacuno y porcino. Los pasajeros traidos por los vapores fueron 4,056 incluidos 65 soldados y 20 rabonas.

Otro movimiento comercial importante por Callao, era el de metálico, que durante 1878 significó entre importación y exportación, S/.4'499,291 por oro sellado y en pasta, plata sellada y en pasta, y chafalonía[441].

J. Quincott, comerciante de la plaza de Lima, en carta al periódico *La Tribuna*, reiteraba haber recibido un telegrama del 21 de febrero de su contacto comercial en Valparaíso, sobre la prohibición de embarcar mulas para el Callao. Tal medida no era una disposición aislada, sino que respondía a una precaución de su posible uso por el ejército peruano, como había sido costumbre. En efecto, cinco días después de la ocupación de Antofagasta, el Intendente de Valparaíso, E. Altamirano, oficiaba al Superintendente de Aduana, transcribiéndole la suprema disposición de no permitir el embarque de caballos y mulas para puertos del norte sin permiso previo, así como el despacho de armas y pertrechos de guerra al extranjero[442].

Una nota desde Tacna de 7 de marzo, daba cuenta que a pesar del estado de perturbación originado por la ocupación del litoral boliviano, el movimiento comercial había sido activo durante febrero, habiéndose despachado bastantes mercaderías de Liverpool y Hamburgo para Bolivia, lo mismo que harina y víveres[443].

3.2. EXPORTACIÓN DE SALITRE

Durante enero y febrero de 1879, se exportó por Pisagua 242,912 quintales y 84 libras, en barcos de vela, que era el medio de transporte más común[444]. Una nota en *El Comercio* daba cuenta del salitre exportado a Europa y Estados Unidos, durante 1878 por los puertos

de la provincia de Tarapacá, con un volumen total de 5'925,191 quintales y 40 libras, del cual el 70% era por cuenta del Estado[445].

3.3. LÍNEAS NAVIERAS

El 31 de diciembre de 1878, la P.S.N.C. dio a conocer su nuevo servicio de itinerario de carácter semi-semanal, entre el Callao y Valparaíso, que se iniciaría el 1° de enero de 1879, en combinación con los vapores de la C.S.A.V. Las salidas serían los miércoles y sábados. El servicio estaría atendido por los vapores *Santa Rosa*, *Bolivia*, *Ayacucho*, *Ilo*, *Amazonas* y *Lima* de la P.S.N.C.; *Rímac*, *Itata* y *Loa* de la C.S.A.V. Estos últimos en poco tiempo se verían envueltos en la guerra, como se verá más adelante.

El aviso detallaba las escalas intermedias durante los viajes de ida y de regreso entre Callao y Valparaíso. No había puerto o caleta en el litoral chileno al norte de Caldera, del de Bolivia y del litoral sur del Perú, a excepción de Atico, que dejara de ser visitado por los buques del itinerario referido.

Por otro lado, los vapores de la P.S.N.C. que salieran para Europa, vía estrecho de Magallanes, lo harían cada 15 días. Los vapores que vinieran del estrecho, llegarían en adelante solo hasta Caldera, despachándose del Callao vapores extraordinarios cada 15 días, con la carga destinada para aquellos. Estos vapores no admitirían pasajeros ni carga para la costa. Los pasajeros para la línea del estrecho, serían conducidos por los vapores de la P.S.N.C., transbordándoseles en Valparaíso.

También la información de *El Comercio* demuestra que todas las naves que se dirigían del Callao a Iquique, Pabellón de Pica, Huanillos, eran veleros de bandera inglesa la mayoría, alemanes, norteamericanos, suecos, todos en lastre, para cargar salitre o guano, por Canevaro mayoritariamente y algunos por Grace y Co.

Entre los vapores alemanes que llegaban con cierta frecuencia al Callao desde Europa, estaban el *Kosmos*, *Ibis*, *Sakkarak* y el *Ramses*. Una noticia aparecida en *El Comercio* indicaba que el vapor francés *Junon*, después de salir de dique en el Callao, estaba listo para recibir carga para Burdeos y Marsella, pero antes realizaría tres viajes entre Paita y Callao, con reses[446].

Hasta aqui se ha visto el tráfico del Callao al sur, pero hacia el litoral norte, Ecuador, Colombia y Panamá, los itinerarios y naves eran distintas. Los vapores saldrían todos los jueves y sus escalas no deja-

ban puerto o caleta habilitada del litoral peruano sin ser visitada. Los vapores de la P.S.N.C. dedicados a este servicio eran el *Trujillo*, *Islay*, *Paita*, *Arequipa*, *Santiago*, *Quito* y *Oroya*[447]. Este último lo compró el Gobierno peruano el 26 de marzo. Los vapores de la C.S.A.V. no hicieron tráfico al litoral norte durante este trimestre.

El vapor *Casma* llegó al Callao en viaje inaugural el 26 de marzo, procedente de Liverpool. Era el primero de la P.S.N.C. construido todo de acero por Laird Brothers de Birkenhead. Propulsión a hélice, 592 T.R.B., eslora 180 pies, manga 30 pies, dos máquinas de 95 HP. Especial para transporte de ganado. Se decía que en un mes más llegaría otro igual, el *Chala*, al que seguirían dos vapores carboneros y otros dos para pasajeros y carga[448].

En resumen, eran 15 los vapores de la P.S.N.C en el tráfico de la costa oeste de Sudamérica, en servicio semanal, quincenal y mensual. Otros 9 harían el servicio entre Europa, Valparaíso y Caldera: *Huacho*, *Coquimbo*, *Perú*, *Valdivia*, *Pacific*, *Iberia*, *Britannia*, *Cotopaxi* y *Galicia*, aunque algunos de ellos entrarían al Callao por conveniencias de un mejor servicio. En el Titicaca el servicio lo atendía Express Speedie con los vapores *Yapurá* y *Yavarí*, de Puno para Chililaya, Bolivia[449].

La Compañía Mala Real (The Royal Mail) atendía el tráfico desde Colón a Europa, Indias Occidentales y Méjico. La Compañía General Transatlántica Paquete correo francés, brindaba servicio mensual entre Colón, Indias occidentales, costa norte de Sudamérica y Europa. Sus itinerarios estaban sincronizados con aquellos de la P.S.N.C. que salían del Callao para Panamá e intermedios. El desplazamiento de la carga y pasajeros entre Panamá y Colón por el istmo, se realizaba mediante el ferrocarril[450].

3.4. CAMBIO DE BANDERA DE LOS BUQUES DE LA C.S.A.V.

Un comentario aparecido en un diario boliviano de Cochabamba el 4 de marzo, comentaba que la ley de las naciones permitía a todas ellas servirse de armadores o corsarios, que apresaran o destruyeran las embarcaiones y propiedades enemigas. Agregaba que "Bolivia no había renunciado a este derecho de las naciones agredidas, y a la fecha, sus agentes marchan a Estados Unidos, España y Francia, Río de la Plata, etc., debidamente autorizados para expedir patentes de corso"[451]. En previsión de esta ocurrencia, es probable que la C.S.A.V. optara por el cambio de bandera.

La primera manifestación de esta situación, se dio en la sección de movimiento marítimo de *El Comercio* del 13 de marzo, al consignar que el día anterior había llegado al Callao el vapor norteamericano *Itata* de 834 tons., procedente de Valparaíso. En otro comentario indicaba que, en efecto, la C.S.A.V. había vendido sus vapores a una sociedad de los Estados Unidos de Norte América, fletándoselos a la vez para poder atender a su servicio. Parece, decía, que esta compañía tiene la concesión de llevar naves de cualquier nacionalidad a nuestros puertos menores y costas. Esta era la noticia en la edición de la mañana, pero en la de la tarde del mismo día, el tema era tratado con mayor amplitud al transcribir de la edición del mismo 13, algunos párrafos de un artículo del *South Pacific Times*, firmado por "un yankee desencantado". En resumen, en el artículo se demostraba que si la venta del *Itata* a Henry L. Stevens de Valparaíso, armador nominal del *Itata*, hubiese sido realizada de buena fe, pues tendría toda "la protección del Gobierno de los Estados Unidos. Pero si solo tuvo por objeto proteger a la C.S.A.V. contra el derecho legal de cualquier Estado para capturarlo, condenarlo y venderlo como presa", pues en ese caso no gozaría de la protección del Gobierno de Estados Unidos[452]. La venta, por otro lado, no se circunscribía al *Itata*, sino a todos los buques de la C.S.A.V.

El hecho, obviamente, tuvo repercusión en la Legación de los Estados Unidos en Lima y, según *El Comercio*, el 14 se constituyó a bordo el comandante del buque de guerra norteamericano *Onward*, quien intimó al capitán del *Itata* a arriar la bandera de su país, como en efecto sucedió, aparte de las instrucciones que tenía el Cónsul en el Callao para no despacharlo. "La venta del *Itata*, –insistía este diario–, después de la ocupación de Antofagasta, no ha podido tener otro efecto que librarlo de los corsarios que pudiera armar Bolivia inmediatamente y de los cruceros que sin duda despacharía el Perú sin pérdida de tiempo, tan luego se viere forzado a intervenir militarmente en la contienda". El *Itata* izó nuevamente la bandera chilena, merced a un pasavante que el mismo 14 le extendió el Cónsul de Chile en el Callao.

El 15 de marzo, el *South Pacific Times* del Callao, publicó una carta del señor Henry S. Wetmore, titulada "El Pabellón Americano", en la cual haciendo referencia a dispositivos legales de los Estados Unidos y su violación, demostraba que no siendo "buques americanos en el sentido legal de la frase, no están protegidos por tratados

celebrados entre los Estados Unidos y otras naciones". Continuaba en su carta:

"Desearía agregar que el acto ilegal del *Itata* al enarbolar el pabellón americano es de tal naturaleza, en mi opinión, que merece ser reprobado por todos los ciudadanos americanos. Los Estados Unidos están en paz con el Perú, Bolivia y Chile. No desean comprometer sus relaciones de amistad con ninguna de estas naciones; y sus ciudadanos residentes en el Perú deben indudablemente tener simpatías por una nación que ha dado a muchos de ellos alguna fortuna y un asilo seguro, y no pueden por lo tanto apoyar el acto ilegal de usar pabellón americano con el innecesario fin de irritar a los ciudadanos peruanos.

Yo, por mi parte, agradeceré al Perú si sus autoridades impidieran el uso indebido en su territorio del pabellón de mi país. Y en prueba de la sinceridad de lo que digo le dirijo a Ud. la presente carta. De Ud. Atento y S.S. *HENRY S.WETMORE* .- Callao, marzo 14, 1879".

El editor del *South Pacific Times*, a su vez, expresaba que:

"Es evidente que las autoridades peruanas están dispuestas a sostener dicha opinión y en efecto, si nuestros informes son exactos, lo han hecho ya, pues como resultado de su intervención oficial, se ha arriado el pabellón americano a bordo del *Itata*, cuyo buque no ha tenido derecho para izarlo. Es muy extraño que no haya habido en Chile suficiente conocimiento de la ley y el buen criterio necesario para que hubiese evitado este percance. Debe advertirse que la orden de arriar el pabellón americano en este puerto, es un acto de atención hacia la dignidad de una nación amiga, y ni el espíritu peor intencionado puede interpretarlo como una ofensa a Chile, que es también y esperámoslo continúen siéndolo, una nación con la cual se conserven amistosas relaciones. Es posible, a pesar de esto, que este asunto dé lugar a algunas complicaciones. Según la ley internacional, creemos que el *Itata* puede ser confiscado por las autoridades peruanas, pues en la actualidad no tiene nacionalidad. Si teniendo el Perú este derecho, quiere ejercerlo, es cuestión enteramente distinta".

Pero ahi no terminó este asunto, pues días después *El Comercio* daba cuenta que los buques de la C.S.A.V. estaban cambiando de bandera nuevamente, pero esta vez a la británica a medida que llegaban a Valparaíso. Parece, decía, que las leyes que al respecto rigen en la Gran Bretaña son menos severas que las de los Estados Unidos. Según la ley marítima inglesa, las nacionalizaciones hechas fuera del país, eran provisionales y los certificados que las acreditaban solo tenían valor durante los primeros seis meses; cumplidos estos, era necesario registrar el buque en territorio inglés o en las oficinas oficiales de registro. Sin esto, los certificados eran nulos[453].

3.5. SERVICIO FERROVIARIO

Las numerosas escalas a lo largo de la costa respondía, sin duda alguna, a la ausencia de vías terrestres longitudinales. Los ferrocarriles que se habían construido en las últimas dos décadas, complementaban el transporte marítimo de las mercaderías, ya fuera para el comercio exterior como el interior. Desde este punto de vista, entonces, es interesante referirse al tráfico por este último medio, pues también sería utilizado para los fines de la guerra.

Así, el ferrocarril trasandino que inició su servicio en diciembre de 1877, unía Lima y Callao varias veces al día, según itinerario. Pero lo más interesante es que el servicio a la carga lo brindaba en la modalidad de "puerta-a-puerta". Resulta así no ser una creación del siglo XX. Esta compañía tenía contratos con la de vapores Express Speedie del Titicaca, y ferrocarriles de la costa, como Pacasmayo-Viña, Chimbote-Huarmey, Eten-Ferreñafe, Mollendo-Arequipa hasta La Paz, Pisco-Ica. Desde Monserrate en Lima, excepto los domingos, los trenes salían para Chicla. Otro servicio atendía el tráfico Lima-Chorrillos.

El ferrocarril brindaba además, un servicio de pasajeros Callao-Lima-Chosica dentro de un horario perfectamente establecido. El único ferrocarril longitudinal, con servicio diario de ida y regreso, era el de Lima-Ancón-Chancay. Solo como referencia, el pasaje de ida y vuelta a Ancón en días feriados, costaba 2 soles en 1ª clase y 1 sol en 2ª clase[454].

Hubo la mejor intención para establecer el ferrocarril Lima-Ica, que tendría estaciones en Lurín, Chilca, Mala, Cañete, Chincha y Pisco. Anulada la concesión anterior por incumplimiento, el Gobierno convocó a una nueva a realizarse el 31 de enero de 1879, que se frustró por los acontecimientos ya conocidos materia de este volumen[455].

4. EL CABLE SUBMARINO

Según reseña histórica del doctor Raúl Palacios Rodríguez, el establecimiento en el Perú de tan importante medio de comunicación que acercaba a los continentes contribuyendo entre otras cosas al incremento del comercio y eficiencia del tráfico marítimo, se habia materializado el 2 de setiembre de 1875[456]. Era, pues, un servicio relativamente nuevo.

La red cablegráfica submarina local unía Chorrillos-Mollendo-Arica-Iquique, y de alli a Chile: Caldera y Valparaíso. No había comuni-

cación local ni internacional por cable submarino hacia el norte de Lima.

A partir del 1° de febrero de 1879, la tarifa establecida por la compañía inglesa concesionaria, sería como sigue:

Tarifa local (billetes)

Lima-Mollendo	S/1.85	por palabra
Arica	2.80	id.
Iquique	3.70	id.
Chile	5.50	id.

Tarifa europea, por palabra

Billete	Plata	
Lima a Inglaterra	S/. 4.20	S/. 6.55
id Francia		6.55
id. Alemania		6.70
id. San Francisco		8.40
id Nueva York		7.70
id Habana		8.55
id China		10.40

Los telegramas para el extranjero, entregados en oficina antes de las 2h 30m p.m., serían transmitidos en el mismo día por la línea telegráfica trasandina, esto es, vía Chile-Argentina[457]. No era un servicio barato, sino más bien caro como lo clasificara el Ministro de Estados Unidos en Lima.

5. *REMOLCAJE*

El Comercio publicaba un detalle de lo que se gastaba por servicio de remolcaje en el puerto del Callao, que entre salarios y carbón importaba S/. 56 por nueve horas útiles del día, o sea S/.6.22/hora. El servicio nocturno costaba el doble[458].

6. *LA MARINA MERCANTE NACIONAL*

Según reseñó Mario Castro de Mendoza[459], la información más inmediata a la guerra se encuentra en los *Anales de la Hacienda Pública* -Tomo XI que señala, para fines de 1877, la existencia de 146 naves: 8 vapores, 26 fragatas, 46 barcas, 26 bergantines, 35 goletas y 5 pailebotes, sumando en total 48,409 T.R.B. El 95% eran buques de vela. De los 8 vapores, dos eran de la Armada Nacional, lo que dejaba 6 en manos privadas, que apenas representaban el 4% del T.R.B. total.

Una relación recibida por la Aduana del Callao, en febrero de 1879, consignaba las 4 fragatas y 12 barcas que deberían pagar derecho de fondeo, por tener más de 200 T.R.B.[460].

Un aviso de la Compañía Marítima en liquidación, con fecha 30 de diciembre de 1878, hacía saber que entre el 2 y 31 de enero se distribuiría a los accionistas 7 soles por acción como último y final dividendo por devolución del capital erogado. La compañía cesaría en sus funciones de acuerdo a ley[461].

Este era el estertor final de la Marina Mercante Nacional. Habían transcurrido casi 40 años desde que el primer vapor iniciara el transporte del comercio en la costa peruana. Ni el Estado ni los particulares, solos o en forma mixta, pudieron superar el monopolio que implantara la P.S.N.C. Los intereses navieros chilenos compitieron con esta compañía con el subsidio del Estado, bajo ciertas condiciones. Al comenzar la contienda, los vapores de la C.S.A.V. apoyaron el esfuerzo de guerra. En cambio, la Marina Mercante peruana no era apta ni estaba en condiciones de apoyar esfuerzo de guerra alguno. Por el contrario, muchos de los veleros cambiaron de bandera.

El 11 de febrero de 1879, *El Comercio* publicó una extensa carta suscrita por capitanes y armadores nacionales, solicitando al Supremo Gobierno la protección de los buques mercantes nacionales destinados al cabotaje, en el sentido de que se les permitiera llevar carga en cubierta. Este periódico, qué siempre se había opuesto a todo tipo de protección a la Marina Mercante Nacional, en vista de que ello solo era causa de perjuicios al público en general, se pronunciaba en esta oportunidad a favor de la petición y en contra de la última disposición promulgada por la autoridad marítima, prohibiendo a las naves de cabotaje estibar carga en cubierta, a no ser que se hiciera lo propio con los vapores.

Esta solicitud también fue materia de análisis en el Ministerio de Hacienda, concluyendo el funcionario informante, "que puede acordarse el permiso que se solicita, bajo terminantes prevenciones a las

autoridades de marina que permita conducir carga sobre cubierta, pero solo bajo las condiciones indicadas, y de hacer efectivas en caso contrario las disposiciones de los artículos recordados". Las "condiciones indicadas" eran que el buque estuviera en buen estado y que la carga en cubierta no excediese la que prudentemente pudieran conducir, según lo juzgase el capitán de puerto, por su experiencia y conocimientos[462]. ¿Pero que había originado la mencionada solicitud?

Resultaba que la Comandancia General de Marina, a consecuencia de los recientes naufragios de los buques *Valle de Chincha* y *Nuevo Colón*, y a mérito de los sumarios realizados poniendo en evidencia que la causa estaba en el mal estado de la mayor parte de los buques que se dedicaban al cabotaje y al exceso de carga en cubierta, había instruido a los capitanes de puerto a que exigiesen el cumplimiento de disposiciones que regían desde 1840, orientadas a prevenir siniestros como los referidos. Claro está que habiendo transcurrido casi 38 años, la exigencia de su cumplimiento se había relajado, más no anulado. Al margen de la pérdida de la nave y mercaderías, pero sobre todo de vidas, estaba en juego la responsabilidad del capitán de puerto, labor que en muchos casos era realizada por el funcionario de la Renta a falta de un oficial de marina. No se conoce el desenlace de esta situación, pues se estaba en víspera de la guerra.

Sin embargo, es valioso el testimonio de los propios capitanes y armadores nacionales de la época, sobre la situación de la Marina Mercante Nacional en 1879, según se aprecia por el texto que sigue.

"Excmo. señor:

Los que suscriben, armadores y capitanes de buques nacionales destinados al cabotaje, ante la consideración de V.E., con el debido respeto, decimos:

Que las medidas tomadas últimamente por los señores capitanes de los diferentes puertos de la costa, de impedir en lo absoluto que se ponga carga sobre cubierta, causa a la marina mercante daños inmensos, que esperamos se servirá V.E. prevenir en vista de las justas razones que pasamos a exponer.

Hasta ahora muy poco tiempo se permitía poner carga sobre cubierta; pero desgraciadamente, abusando un capitán de esa facultad, en los deseos de aumentar los beneficios de su especulación, olvidó las precauciones necesarias, y dio lugar a un grave siniestro. Nos referimos al naufragio de la goleta nacional *Valle de Chincha* acaecida hace poco en la bahía de Pisco, en el acto de zarpar de ese puerto para el Callao. De los informes fidedignos que hemos recogido se deduce, que el naufragio fue ocasionado por la mala estiba del buque, en el cual se había colocado sobre cubierta, más carga de la que correspondía a su capacidad y cons-

trucción. Si en vez de haberse puesto en ese buque carga excesiva se hubiera recibido solo la necesaria, ninguna ocurrencia desgraciada habría sobrevenido.

No está pues Excmo. señor el mal en que se ponga carga sobre cubierta, sino que se acumule allí, más de la que conviene, o de que no se cuide antes de estibar y cargar bien la bodega. Un buque puede llevar alguna carga sobre cubierta, con tal que sea bien distribuida, sin provocar por eso, ningún accidente de mar.

Los mejores peritos en la materia, son los mismos jefes de la marina nacional, que estamos seguros apreciarán debidamente cuando llevamos expuesto.

Diremos más: los mismos capitanes de los puertos, han permitido durante mucho tiempo, que los buques de vela lleven carga en el lugar indicado, y sin embargo, no han podido ahora hacernos justicia por las órdenes superiores y terminantes al respecto.

La Comandancia General de Marina, servida con tanta exactitud, diligencia y acierto, tampoco puede deferir a nuestra justa petición, porque se oponen a ello el artículo 7° de las adiciones del comandante Carrasco al reglamento general de policía de los puertos, dictado por el Excelentísimo señor general Gamarra, en 5 de agosto de 1840; a pesar de que han cambiado notablemente las condiciones del comercio y de los puertos; y a pesar también, de que tal disposición había caído en desuso hasta la época del naufragio de la goleta nacional *Valle de Chincha* a que llevamos hecha referencia.

Solo V.E. en ese alto ministerio, y haciendo uso de las facultades que inviste puede ampararnos; bien entendido que la concesión del permiso que solicitamos no redundará únicamente en beneficio de los capitales abajo suscritos, sino en bien de toda la marina mercante nacional dedicada al cabotaje.

Los vapores de la compañía inglesa, y los vapores de la compañía chilena, que navegan en estas costas, traen y llevan carga sobre cubierta. Los buques nacionales a duras penas y a costa de grandes sacrificios pueden hacerle competencia, beneficiando al tráfico mercantil. ¿Cómo otorgar Excmo. señor, más franquicias a los primeros que a los segundos, cuando aquellos hacen el cabotaje, por concesión y a los buques nacionales les corresponde por derecho?

Los buques de vela extranjeros, que llegan al puerto del Callao diariamente, de todas partes del mundo, traen carga en cubierta. Entre ellos podemos citar los que vienen del Oregón cargados de madera, que conducen en cubierta cuando menos una tercera parte de la que traen en la bodega.

No depende esto por cierto de que se tomen en otras partes menos precauciones; pues bien conocida es la organización y rigidez de las ordenanzas de marina de los europeos y de Norte-América.

Y si ese permiso se concede a los buques que hacen largas travesías y tienen que cruzar mares borrascosos; ¿qué tiene de extraño que se conceda por V.E. a la marina del país, dedicada al cabotaje, que solo navega en mar bonancible y hace viaje de muy corta travesía?

El interés nuestro y del comercio en general, puede armonizarse con la protección y vigilancia de las autoridades de marina, concediendo a los capitanes de puerto, por lo general marinos experimentados, la facultad de intervenir prohibiendo que se ponga sobre la cubierta más carga de la que prudentemente pueden conducir.

La protección de V.E. es tanto más indispensable cuanto que, cargados los buques que hacen el cabotaje solamente en la bodega, los rendimientos del flete no alcanzarían a cubrir los gastos naturales del viaje.

Es necesario recordar que la marina mercante nacional está completamente abatida; la triste condición actual del comercio, los derechos de puerto en el Callao, desde el establecimiento del muelle Dársena; la competencia creciente de los vapores, y las últimas medidas tomadas en su contra, la llevan inevitablemente a su ruina. Toca salvarla al Supremo Gobierno que tantas pruebas tiene dadas de acierto en la dirección de los negocios del país.

Por tanto:

A V.E. suplicamos se sirva suspender los efectos del artículo 7° de las adiciones dictadas por el comandante Carrasco al reglamento general de policía de los puertos, dado en agosto de 1840, que en debida forma acompañamos.

Es justicia, etc- Callao, febrero de 1879.- Excelentísimo señor

JOSÉ FLORES GUERRA, COSME DE UGARTE, FELIPE MIRENGHI, SERDIO HERMANOS, Por la compañía peruana de refinar petróleo, *FAUSTINO G. PIAGGIO, JUAN C. PERALTA, ENRIQUE GINOCCHIO, MARCELINO CABALLERO, DODERO HERMANOS, SANTIAGO CASEÑE, BARREIRO y Cía., VICENTE VIDAURRAZAGA*, Por Barbagelata y Diviza, *LEÓN ANVIELE, M. J. DOVALE, JUAN PORTELLA, JUAN GUERRERO, JUAN BOYSSET, JOSÉ AROYA, AGUSTÍN GARDITO, FRANCISCO POSE, FRANCISCO ANDRE, JUAN PARDI, BASILIO BIDARTE, J. M .CAPURRO, MANUEL CHIESA, A. BARREÑO, MANUEL CAVASSA, EUGENIO DE IBIÑAGA, JOSÉ M. DE BENGOA, JOSÉ M. SOUZA, JOSÉ HERNÁNDEZ, ISIDRO CAMPUSANA, FRANCISCO VINOT, J. ANIZETO LEMUS*"[463].

7. *ILUMINACIÓN DEL LITORAL*

En el Tomo IX vol.3 de la *Historia Marítima del Perú*, se ha adelantado en parte la forma como Barbier y Fenestre estaba dando cumplimiento, a partir del segundo semestre de 1878, del contrato suscrito con el Gobierno para la construcción e instalación de los faros y



Faro de Iquique, tal como aparece en una publicación de la Dirección de Señalización Marítima de la Armada de Chile, actualmente en servicio, y que fuera instalado en el islote del puerto de Iquique antes de 1879 (hoy islote Serrano). Está dentro de la categoría de Monumentos Históricos.

Este faro estaba incluido en el contrato suscrito el 8 de febrero de 1876 entre el Gobierno Peruano y la Casa Barbier y Fenestre de París, Francia, para iluminar toda la costa peruana. Según dicho contrato tendría una luz blanca fija, con destellos cada 30 segundos, con 20 millas de alcance, en un sector de 180°. Funcionaba con aceite de petróleo. Todo indica que entró en servicio en 1878, luego de que una comisión inspeccionara su erección e instalación por el señor O.E. Melnott. Como guardián del faro actuaba el señor Francisco Pajes. Para más referencias consultar la *Historia Marítima del Perú*, Tomo IX, volumen 3, capítulo V, págs 213/227.

luces de puerto, de acuerdo al decreto supremo de 8 de febrero de 1876.

En 1879, el Ministro de Guerra y Marina comunicó al de Hacienda algunas decisiones que contribuirían al mejor cumplimiento del plan de faros, como sigue:

- Marzo 21, nombramiento del capitán de fragata Leopoldo Sánchez a la comisión para seleccionar el lugar conveniente para la colocación del faro para el Callao, y
- Marzo 22, disposición para que en el primer buque de la escuadra que viajara al sur, recalase en Pisco para apoyar a la comisión nombrada para la erección del faro, llegado al Callao en agosto de 1876[464].

El faro de Iquique había quedado librado al servicio de la navegación a partir del 27 de julio de 1878, hecho que había sido difundido mediante el *Annonce Hydrographique N° 47*, Paris 1878, consistente en una luz fija blanca con destellos cada 30 segundos, alcance 20 millas[465].

El 29 de marzo de 1878, se había promulgado una resolución suprema por la que el Ministerio de Hacienda y Comercio encargado por ley de la recaudación de toda renta, debía entender en todo lo relativo a la administración y servicio de los faros, luces de puerto y luces de dirección que por resolución suprema de 8 de febrero de 1876 debía proveer la casa Barbier y Fenestre, y de lo que en lo sucesivo se estableciere[466].

En enero de 1879, sin embargo, el Gobierno nombró una comisión que debía preparar un proyecto reglamentario del servicio de faros, en la costa. La conformaba el capitán de navío Amaro G. Tizón, que la presidiría, el capitán de navío graduado Carlos L. Arrieta y el comandante del Resguardo don Jeconías Sáenz. Se desconoce el resultado de su labor, pero no debió haber cambio alguno respecto a la resolución anterior[467].

Recién en la década de 1960, el Ministerio de Marina se haría cargo del cobro de los derechos de faros, habida cuenta de que el servicio de mantenimiento de los mismos lo venía prestando desde años atrás con partidas de su presupuesto anual.

8. *CAPITANÍAS DE PUERTO*

Conforme se reseña en el Tomo IX, volumen 3 de la *Historia Marítima del Perú*, en 1872 se promulgó una resolución autorizando la

construcción de 31 locales para las capitanías de los puertos, excepto la de Callao.

A comienzos de 1879, el capitán de puerto, capitán de navío Gaspar Selaya y el ingeniero López de Castilla elaboraron un proyecto, según comentaba *El Comercio*, para construir un local aparente, bien ventilado y convenientemente ubicado en la ribera, sin tener que invertir en terreno, planos ni materales, pero si en jornales de los obreros[468]. Era una idea brillante, que vendría a ser otro buen deseo frustrado por la guerra.

Era costumbre internacional que los tripulantes de los buques mercantes embarcados en un puerto extranjero, fueran licenciados en el mismo puerto luego de haber terminado su contrato. Esto, sin embargo, no venía sucediendo con los vapores de la P.S.N.C. y C.S.A.V., cuyos tripulantes licenciados eran desembarcados en el Callao y otros puertos del litoral. A toda esa masa de desembarcados y desempleados, se les aplicaba el mote de "vaporinos", cuyo número iba en aumento, generando un problema de seguridad pues simultáneamente se había incrementado los robos en los buques fondeados y amarrados al Dársena, así como los delitos en tierra que recargaban la labor de la policía.

Para neutralizar esta situación, y ante una solicitud de la P.S.N.C., el Comandante General de Marina promulgó el 27 de enero de 1879 una disposición que, en su parte resolutiva, decía como sigue:

> "Concédase a la P.S.N.C. la autorización que pide para que por su cuenta pueda nombrar 6 guardianes con el fin ya mencionado, no invistiendo éstos a bordo más autoridad que para despedir con conocimiento del capitán o pilotos a los que reconozcan como holgazanes y poner en el mismo conocimiento a disposición de la Autoridad Marítima, a los individuos que se tomen en infraganti delito de robo; previniéndose que los referidos guardianes usarán solo para su defensa personal, una varita de madera, de la que harán uso únicamente en caso de que fuesen atacados, lo cual se comprobará en la capitanía del puerto, y siendo de igual modo indispensable que tengan un uniforme especial que les sirva de distintivo, se autoriza a la Autoridad Marítima para que de acuerdo con el Agente de la Compañía procedan a detallarlos. *ANTONIO DE LA HAZA*"[469].

El capitán de puerto del Callao, buscando reforzar esta medida, sugería al Comandante General de Marina ordenar de un modo terminante a esas dos compañías, que no les sería permitido bajo pretexto alguno, licenciar en el Callao a sus tripulantes embarcados en el extranjero, excepto cuando por algún grave impedimento no pudieran continuar a bordo[470].

El 12 de noviembre de 1878, el Gobierno promulgó una resolución suprema imponiendo una suspensión de 40 días a algunos de los capitanes de puerto que habían incumplido con la obligación de realizar la visita de guerra a los buques que arribasen al puerto. Otra resolución del 30 del mismo mes, atendiendo a las razones expuestas por el Comandante General de Marina, compurgaba la falta cometida con los días que habían permanecido fuera de su colocación, ordenando reasumieran sus puestos. Entre los sancionados estuvo el capitán de puerto de Huanchaco, quien en nota de 7 de febrero de 1879 expuso ante la Comandancia, y ésta las aceptó en nota del 12 del mismo mes, las razones por las cuales no podía efectuar las visitas reglamentarias[471].

El Comandante General de Marina contralmirante Antonio de la Haza, era un jefe muy puntilloso, acucioso y exigente y de entre varios casos con los capitanes de puerto que aparecen en los archivos en esta oportunidad, se han seleccionado algunos para demostrarlo.

Así, llama enérgicamente la atención al capitán de puerto de Tambo de Mora por su actuación negligente en la investigación e informe del naufragio de la goleta *Nuevo Colón*. Lo mismo hace con todos los capitanes de puerto respecto a la forma respetuosa y cortés que deben guardar en los informes que elevan a sus superiores debiendo en lo sucesivo, consignar solo los hechos materia del mismo. Al capitán de puerto de Pacasmayo, con ocasión de denuncias sobre los matriculados, le recuerda la suprema resolución de 25 de julio de 1877 que prohibe bajo pena de suspensión de empleo y enjuiciamiento, que en las dependencias de marina se imponga gavela, se cobren derechos o se admitan recompensas cualquiera que sean, y que se ocupe al personal de matriculados en faenas que no son reglamentarias. Desestima la actitud del Sub-prefecto de Pacasmayo respecto a su falta de autoridad para demandar al capitán de puerto sobre las instrucciones de los buques de la escuadra que arriben a un puerto, siendo sus comandantes los que directamente las participan al Prefecto del Departamento, salvo que entre aquellas esté específicamente señalado el comunicarlas al Sub-prefecto y capitán de puerto. Anula decisiones de capitanes de puerto adoptadas en forma injusta para los matriculados en sus despidos y nombramientos. Les recuerda que en cuanto reciban el valor de un ajustamiento, ejecuten el pago en tabla rasa y mano propia con intervención del empleado de la Renta más caracterizado, elevando el acta respectiva. Exige a los capitanes de puerto cumplan con enviar los datos del movimiento habido en el

puerto y que si por alguna razón no existieran, sean tomados de la Aduana remitiéndolo de inmediato a la Comandancia[472].

El 5 de abril de 1879, el mismo día en que Chile declaraba la guerra al Perú, el capitán de puerto del Callao, adoptó dos medidas previsoras respecto a los chilenos. Una, requiriendo al Gerente del Dársena para que todos los guardias permaneciesen en sus puestos hasta la salida del vapor para el sur, en que se estaba embarcando un elevado número de chilenos. Otra, requiriendo al Agente general de la P.S.N.C. para que ordene a los capitanes de sus vapores, no permitan pasar a tierra a los tripulantes chilenos, que los tenían en buen número[473].

Habida cuenta de la situación de guerra existente, Selaya consideraba favorable al enemigo el hecho de que fuesen chilenos la mayor parte de tripulantes, contadores y sobrecargos de los vapores de la P.S.N.C. y C.S.A.V. y por ello, solicitó el 23 de abril al Comandante General de Marina, que disponga lo conveniente para eliminar esa ventaja[474].

ANEXO A

Generalidades sobre empleo de la Artillería del Huáscar

La información que se presenta sobre puestos y funciones para la torre y cañones, se basa en la contenida en los Manuales de Artillería de la Marina Real inglesa de los años 1868 y 1873, así como en el Informe de los ejercicios de tiro realizados por el H.M.S. *Royal Sovereign* en 1865, documentos de los cuales se observa que en esa marina aún no estaba definida, con precisión, tales aspectos relacionados con torres de dos cañones, debido a lo novedoso del sistema y a los experimentos que se realizaban.

Además, ninguno de esos documentos se refiere al cañón Armstrong, rayado, de avancarga de 10", 300 libras, 12 1/2 toneladas, siendo lo más próximo que se ha encontrado como información, el cañón de 9". Por lo tanto, al no existir en nuestros archivos nada sobre estos aspectos, lo que aquí se presenta es solo una aproximación que trata de visualizar el complicado y lento mecanismo para hacer fuego con la artillería principal del *Huáscar*, así como resaltar el reducido espacio de que se disponía para operarla, acorde con la época en que se le construyera.

Por otro lado, no se tiene información precisa en los archivos, sobre la disposición interna de la santa bárbara y pañol de munición. No obstante, no se debe pensar que en ellos la munición y la pólvora en saquetes o cartuchos estuviesen amontonados sin orden alguno. No era así, sino más bien todo lo contrario, para evitar cualquier peligro de explosión. Todo lo que se conoce, es lo que menciona el contrato de construcción, que en lugar de aclarar genera interrogantes. Lo que se sabe sobre la santa bárbara es lo que informó Grau en 1871, cuando el buque estaba en desarme, manifestando lo ya expuesto en el Tomo IX, Vol.2, p. 578 de la *Historia Marítima*, de que "sus mamparos no se hallan formados como es debido y gran parte de ellos se hallan completamente deteriorados por la humedad", y por encontrarse vacía solicitaba que se le cambiase la "tablazón sumagada y se forrasen con plomo y zinc, cuya reparación son indispensables para la conservación y sequedad". La reparación de la santa bárbara fue aprobada por el Ministro de Guerra y Marina.

Habida cuenta de que Aurelio García y García en sus *Apuntamientos de la fragata Independencia*, hizo una detallada descripción de como era la conformación interna de la santa bárbara y pañoles de munición de ese buque, que se comformaba a aquella de los buques ingleses de la época,

cabe suponer que en la santa bárbara como en el pañol de munición del *Huáscar*, tanto las cajas de madera de pólvora, como las de madera de los proyectiles, y de espoletas y estopines, se guardaban en estantes o anaqueles de madera, de medidas que no permitieran se desplazaran con los balances del buque. Igualmente, que entre los anaqueles, habían pasadizos para circulación del personal que los movilizaba. Dada la ubicación de esos espacios, debajo del Departamento de la Torre con poca iluminación, al fondo del buque con solo una escotilla de acceso a cada uno, debe haber reinado la penumbra, pues la poca luz que entraba por dichas escotillas, no era suficiente para poder trabajar. Por lo tanto, deben haber tenido un sistema de alumbrado con lámparas aisladas por cristales gruesos, que dejaban pasar la luz y permitir la manipulación de la pólvora y munición.

Todo en esos espacios solía estar forrado de madera, como mamparos, costados, pisos, puntales, etc., evitando la presencia del hierro para eliminar la generación de chispas. Los proyectiles se guardaban en cajas de madera forradas en zinc, al igual que los saquetes cartuchos, con una marca de identificación para facilitar la selección, visto que habían proyectiles de 300, 40 y 12 libras, y sus cargas, y saquetes para cargas completas y reducidas. Respetando, pues, la distribución general conocida, es que en los croquis que siguen, se ha dibujado separados solo por un mamparo estanco, la santa bárbara del pañol de munición.

EJERCICIO PRELIMINAR

Lo que sigue representa una secuencia, desde el momento en que el buque se encuentra navegando en son de mar, con sus cañones trincados, combatir contra otro buque, terminar la acción y vuelto a trincar, continuar con la navegación:

"En la torre cada dotación trabaja a un lado como sigue: a la izquierda en el cañón izquierdo; a la derecha en el cañón derecho. El N° 3 cerca de la porta, luego el N° 4 y así sucesivamente. Al aplicar la lanada, atacador, saca-trapo y cargar, los N° 3 y 4 ocupan lugares habituales en las correderas, regresando a sus lados respectivos al terminar su trabajo. Se ha supuesto que para dar fuego, se usaban estopines de fricción.

Al toque de "Zafarrancho de Combate", la dotación de la torre forma en la cubierta principal en dos filas. Los números hasta 9 en la parte delantera; los demás en la posterior. Los proveedores de pólvora y proyectiles en pañoles, forman a la izquierda de la dotación de la torre.

A la voz de "Cañón Derecho (o Izquierdo) Numerarse", cada uno cantaba sus números en orden sucesivo. Esa designación de cañón, la imparte el N° 1, cada vez que lo considera necesario.

El Oficial Jefe de torre puede ordenar "Rotar Puestos", por lo cual el N° 1 ocupa el número más alto (19) y el resto se corre un lugar.

ANEXO A

I. DESTRINCAR

- Jefe de torre y el N° 1 atienden las alzas
- N° 1, 2 y 5, retiran y evacúan de la torre puntales traseros
- N° 3, retira el tapaboca
- N° 3, 5 y 6, retiran todas las trincas de mar, de cadena o cabo.
- Una vez libre el cañón, el N° 1 ordena "Sacar de Batería"
- N° 1, afloja el compresor
- N° 2, libra el fiador o linguete de la cremallera
- N° 5 y 6, operan cigüeñas de winches interiores de cadenas de retenida.
- N° 7 a 14, alojan cigüeñas de winches exteriores para girar torre
- Una vez el cañón fuera de batería, hasta la marca que se ha predeterminado, el N° 1 ordena "Alto".
- N° 3, 4, 5 y 6 retiran puntales delanteros y los evacúan de la torre
- N° 5, aclara aparejo de cadena y porta-proyectil para izar proyectil, y porta-saquete de zuela.
- N° 6, aclara el escariador, lanada, atacador, y saca-trapo
- N° 2 y 5, colocan el cañón en posición horizontal para cargar
- N° 1 y 2, operan los compresores
- N° 5 y 6, alojan cigüeñas de winches interiores
- Nos. 7 a 14, conforme se ordene, despejan en la cubierta superior, jarcías y cubichetes, colocándoles sus tapas de combate, y rebaten falcas hacia fuera.
- N° 5 y 6, despejan techo de la torre y pínula de puntería
- N° 15 y 17, aclaran aparejos de cadena para izar proyectiles desde el pañol de munición;
- N° 18 y 19 aclaran el aparejo de lantión para izar porta-saquete
- Cuando todo está liberado, los números 7 a 19, forman en la cubierta del Departamento de la Torre y esperan órdenes.

II. ALOJEN

La dotación de la torre cubrirá los puestos siguientes:

- Oficial Jefe de torre, en la plataforma, atrás y al centro
- N° 1, Cabo de cañón, atrás en la plataforma del costado
- N° 2, atrás del No.1
- N° 3, cerca de la porta
- N° 4, atrás del No.3
- N° 5 y 6, en las cigüeñas de los winches interiores, para operar cadenas de retenida.
- N° 7 a 14, en las cigüeñas de los winches exteriores, para girar (apuntar) la torre hacia el blanco.
- N° 15 a 17, en el aparejo externo a la torre, para izar los proyectiles desde el pañol de munición y acarrearlos con el porta-proyectil a la celda inferior en la falda de la torre.
- N° 18 y 19 en el aparejo de lantión, fuera de la torre, para izar porta

saquetes de zuela de la santa bárbara y acarrearlos a la celda inferior en la falda de la torre.

III. ESCARIAR
- Nº 1, Recorre el oído con el escariador
- Nº 3 y 4, a las correderas (Nº 3 en el lado externo, y Nº 4 en el lado interno)
- Nº 4, examina el ánima con el saca-trapo,y lo devuelve
- Nota.- Mientras se opera el escariador, los Nº 5 y 6, introducen el proyectil en la torre; Nº 15 a 17, izan proyectil al Departamento de la Torre; el Nº 5 atiende tiras del aparejo;
- Nº 18 y 19 izan porta-saquete al Departamento de la Torre
- Si en algún momento es necesario retirar el saquete (antes de trincar o no), la orden "Escariar" se dará cuando el cañón esté fuera de batería y descargado;
- El Nº 5 opera el saca-trapo, provisto por el Nº 2
- Si es necesario cambiar el saquete o el proyectil, la orden de recarga se dará directamente, cuando el cañón esté fuera de batería.

IV. CARGUEN
- Nº 1, repasa el oído
- Nº 2, coloca un estopín de fricción en el oído
- Proveedor de pólvora entregaba porta-saquete al Nº 5
- Nº 3, recibe el saquete y lo introduce en el ánima, hasta donde el brazo se lo permita.
- Nº 4, empuja el saquete a la recámara con el atacador, cuyo bastón tenía hecha una marca referencial.
- Nº 3 y 4, introducen el proyectil en el ánima, en tanto que el Nº 6 opera la tira del aparejo interno de izar.
- Nº 5, entrega el taco de cabo al Nº 3, quien lo introduce en el ánima
- Nº 3 y 4, con el atacador empujan proyectil y taco hasta el fondo, cuyo bastón tiene hecha una marca referencial.
- Nº 4, comprime el atacador y lo devuelve
- Nº 3 y 4, se retiran de la corredera
- Nº 1, perfora el saquete con la agujeta

V. PONER EN BATERÍA
- Nº 2, libera el fiador o linguete de la cremallera
- Nº 5, afloja el compresor
- Nº 6, opera espeque para empujar cureña
- Nota.- Cuando el buque esta adrizado, no se necesitan espeques para iniciar el deslizamiento de la cureña pues la inclinación de la corredera (4°) es suficiente para llevar el cañón a batería, por su propio peso.
- Si el balance es moderado, se puede usar espeques y controlar el deslizamiento con los compresores.

- Si el balance es pronunciado, se puede recurrir a las cadenas de retenida para mejor control del deslizamiento hacia la porta.

VI. OTRAS VOCES
ELEVAR
- Yardas; (dar marcación, si es necesario);
- (designar el blanco)
- Cuando se da la distancia, el Jefe de torre regula el alza por distancia y deflexión; a la orden "Elevar", repetía la distancia y da las órdenes necesarias a los N° 7 a 14 para girar la torre.
- N° 1 y 2, atienden los compresores
- N° 3 y 4, operan los tornillos de elevación del cañón
- N° 2, ordena "Elevar" (o "Bajar") y coloca el cañón por el alza en "Alto"
- N° 1 y 2, ajustan compresores
- Los números reasumen su posición anterior
- Nota.- Las órdenes para girar la torre son: "Derecha" ("Izquierda") "Rápido" (o "Despacio"), de acuerdo a la dirección hacia donde se deban apuntar los cañones, y la magnitud del giro requerido;
- Cuando esté en blanco, el Jefe de torre ordena "Para"
- Si el movimiento del buque no es suficiente para llevar la mira al blanco, el Jefe de torre alínea la mira sobre el blanco, y designa la escora por distancia.
- Cuando hay movimiento, el alza debe mantenerse en cero y la elevación para la distancia se da según escala.
- Cuando es necesario, el N° 5 del cañón izquierdo, atiende la pínula en el techo, y da la orden necesaria para girar.

VII. LISTO
- N° 2, coloca un estopín de fricción en el oído, le conectaba la rabiza de dar fuego, y se aparta.
- N° 1, verifica que todo esté libre y repite la voz "Listo"
- Nota.- Si el alza o elevación del cañón requieren reajuste cuando esta "Listo", el Jefe de torre ordena "Medio-Armado" y procede como antes se ha dicho. No se debe girar la torre en "Listo", desde una amura (o aleta) a la opuesta.

VIII. FUEGO !!
- El Jefe de torre tira de la rabiza del estopín de fricción, manteniendo su vista fija en el alza y mira.
- Nota.- Si el disparo falla, el N° 2 retira el estopín de fricción; si es necesario, coloca uno nuevo, y conecta la rabiza.

IX. SACAR DE BATERÍA
- N° 2, libera el fiador o linguete de la cremallera

- N° 5, afloja el compresor
- N°. 5 y 6, operan las cigüeñas del winche de retenida
- Una vez el cañón fuera de batería, en la marca predeterminada, el No. 1 ordena "Alto", y los N° 1, 2 y 5, colocan el cañón horizontal para cargar, y los sirvientes reasumen la posición "Alojen".
- Nota.- El compresor no se debe aflojar hasta tanto se hayan templado las cadenas de retenida con el winche interior.

X. PASAR LANADA
- N° 1, repasa el oído
- N° 3, y 4, se colocan en la corredera
- N° 3, recibe la lanada
- N° 3 y 4, introducen con fuerza el bastón de lanada humedecida hasta el fondo del ánima, manteniéndola presionada mientras le dan una vuelta completa.
- N° 3, retira la lanada y la devuelve
- Nota.- Mientras se pasa la lanada, los N° 5 y 6 izan proyectil dentro de la torre; los N° 15 a 17 izan proyectiles por fuera de la torre; los N° 18 y 19 izan porta-saquete por fuera de la torre.
- No se debe pasar lanada mientras se repasa el oído
- La lanada se debe humedecer mientras se dispara

XI. MEDIO-ARMADO (Desde "Listo")
- N° 2, desconecta la rabiza del estopín de fricción y lo retira del oído

XII. ALTO EL FUEGO (Desde "Listo")
- Jefe de torre ordena "Medio-Armado"
- N° 2, desconecta y retira el estopín de fricción; la dotación reasume sus puestos de "Alojen", poniendo el alza y escala de deflexión en cero.

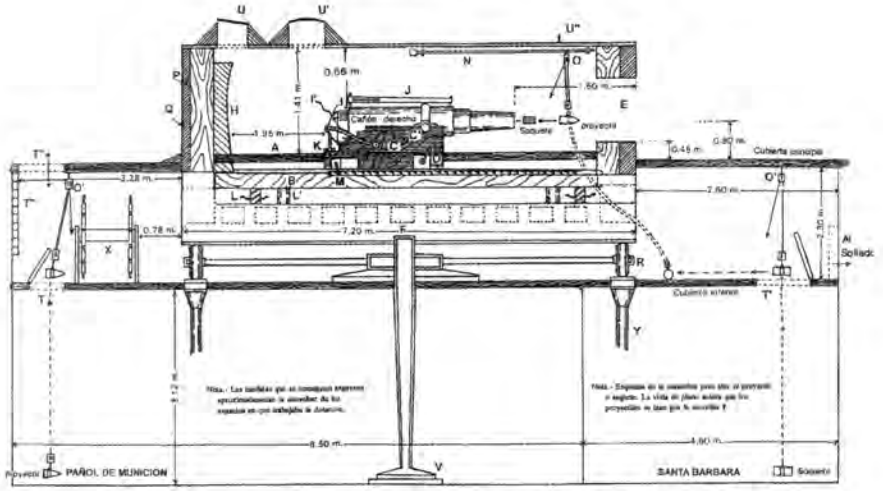
XIII. TRINCAR
- La torre se gira hacia a la posición de trincado, con los cañones apuntando hacia proa.
- En esa posición, el N° 1 ordena "Sacar de Batería"
- N° 18 y 19 entregan los puntales delanteros
- Con el cañón fuera de batería, el N° 1 ordena "Alto", según marca
- N° 1, 3 y 4, colocan los puntales delanteros
- N° 1, ordena luego "Poner en Batería", y "Alto" cuando el afuste esté en contacto con el puntal delantero.
- N° 7 a 14 y N° 15 a 19, aseguran jarcias, destapan escotillas en cubierta, colocan cubichetes e izan las falcas.
- El cañón es puesto horizontal y asegurado con trincas de mar, por los mismos sirvientes que las retiraron al "Destrincar".

- Cuando todo está concluido, el Nº 1 ordena "Formar"
- Nota.-El cañón debe ponerse en batería según proceso descrito en V

XIV. SUBIR O BAJAR LA CUREÑA Y CORREDERA POR MEDIO DE TORNILLOS DESDE UN NIVEL A OTRO

- Si el cañón está en batería, el Nº 1 ordena "Sacar de Batería" y cuando esté en "Alto", "Subir" (o "Bajar") la corredera.
- Nº 3 opera el tornillo delantero
- Nº 4 opera el tornillo trasero
- Nº 5, atiende el calzo delantero
- Nº 6, el calzo trasero

VISTA LATERAL DESDE EL CAÑON DERECHO DE LA TORRE
(Cañón fuera de batería)



LEYENDA COMUN PARA DIBUJOS DE LA BATERIA PRINCIPAL DE 300 LIBRAS

Dentro de la torre:

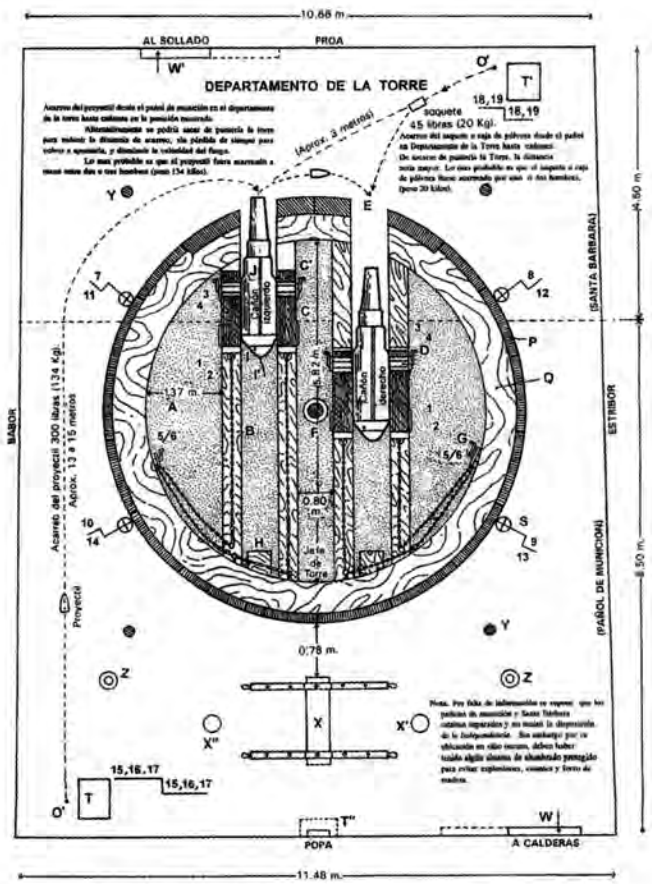
A.- Plataforma de madera
B.- Correderas de madera
C.- Ajustes o cuñas de madera
C'.- Muñón y sobremuñón
D.- Palanca del compresor
E.- Portas
F.- Eje de la Torre
G.- Winches para cadenas de retenida
H.- Topes de retroceso
I.- Oído o fogón
J.- Alza y mira
K.- Tornillo para elevar o deprimir el cañón
L.- Tornillos para elevar o deprimir las correderas
L'.- Calzos de correderas
M.- Fiador o linguete y crémallera de retención
N.- Soporte de lanada, atacador, espeques, Sacatrapo, etc.
O.- Aparejo de cadena para izar proyectiles dentro de la torre (uno por cañón)
P.- Coraza de hierro.
Q.- Almohadillado de madera
R.- Roletes para girar la torre y pista circular.
R'.- Tapaboca

En todas las vistas de la artillería, torre y Departamento, se emplea la leyenda común que se acompaña.
Las dimensiones aproximadas en metros, son para apreciar el espacio reducido para operar la torre y artillería.

Fuera de la torre:

O.- Aparejos de cadena para izar proyectiles y de lantión para sequetes fuera de la Torre
S.- Winches y engranajes para girar la Torre
T.- Escotilla del pañol de munición, a babor
T'.- Escotilla de la Santa Bárbara, a estribor
T".- Escotilla y escala de la Torre de Combate
U.- Cúpula de acceso a la torre
U'.- Cúpula para puntería
U".- Pínula de puntería
V.- Tintero de apoyo del eje de la Torre
W.- Puerta estanca corrediza al Departamento de Calderas
W'.- Puerta estanca corrediza al Sollado de tripulación
X.- Rueda de gobierno en combate
X'.- Telégrafo de órdenes a la máquina
X".-Compás magnético
Y.-Puntales de soporte
Z.-Tubos de ventilación a pañoles

Vista lateral desde el cañón derecho de la torre de artillería del *Huáscar*.



DOTACION ESTIMADA DE LA TORRE Y CAÑONES DE 300 LIBRAS DEL *HUASCAR*

Oficial Jefe de torre

Nº. 1 - Cabo de cañón
Nº. 2 - Operador de aparato de dar fuego
Nº. 3 - Cargador y operador de lanada y atacador
Nº. 4 - Cargador y operador de lanada y atacador
Nºs. 5 y 6 - Operadores de winches interiores para cadena de retenida
Nºs. 7 a 14 - Operadores de winches exteriores para girar la torre
Nºs. 15 a 19 - Proveedores de saquetes y proyectiles a la torre

RESUMEN

Dentro de la torre : Oficial	1
dotación 6 por cañón	12
	13
Fuera de la torre :	
En winches para girar la torre	8
Proveedores de saquetes y proyectiles	10
total	31
Personal en :	
Pañol de munición	12*
Santabárbara	8*
Total	20
*Estimado de dos equipos de 6 proyectiles y 4 para saquetes c/u.	
Total para atender la potencia de fuego de la batería principal	51

Vista del plano del departamento de la torre y de la torre misma.

ANEXO B

Materias de las que se rindió examen en enero de 1879 según programa

ESCUELA PREPARATORIA
PRIMER AÑO

Curso de ARITMÉTICA en 50 lecciones

Nociones generales. Adición de números enteros y decimales. Sustracción de números enteros y decimales. Multiplicación de números enteros y decimales. De las Potencias. División de números enteros y decimales. De las Potencias. Propiedades generales de los números. Máximo Común Divisor. De los números primos. Menor múltiplo. De las fracciones. De la raíz cuadrada. De la raíz cúbica. Razones y Proporciones. Operaciones abreviadas. Aproximaciones. Errores relativos en la multiplicación. Errores relativos en la división. De los medios.

Curso de ÁLGEBRA en 66 lecciones

Introducción. Cálculo algebraico. Ecuaciones. Reglas de proporción. Progresiones. Logaritmos.

Curso de GEOGRAFÍA ANTIGUA en 17 lecciones

Nociones preliminares. Europa. Asia. Africa o Libia

Curso de GRAMÁTICA CASTELLANA en 105 lecciones

Nociones preliminares. Ortografía. Lexigrafía. Uso de las letras. Acentuación. Puntuación. Prosodia. Versificación.

Curso de HISTORIA ANTIGUA DE ORIENTE y GRIEGA en 35 lecciones.

Curso de DIBUJO IMITATIVO en 9 lecciones

Curso de GEOMETRÍA PLANA en 54 lecciones.

Introducción. Geometría Plana. La línea recta. Triángulo. Perpendiculares y oblicuas. Paralelas. Suma de ángulos de un polígono. Del paralelogramo. Circunferencia y Círculo. Arcos y cuerdas. Tangentes al círculo. Medida de ángulos. Construcción de ángulos y triángulos. Trazo de Paralelas y perpendiculares. Problemas sobre las tangentes. Figuras semejantes. Líneas proporcionales. Líneas proporcionales en el círculo. Semejanzas de polígonos. Relación métrica entre las diferentes partes de un triángulo. Problemas relativos a las líneas proporcionales. Polígonos regulares. Problemas sobre polígonos regulares. Medida de la circunferencia. Áreas. Medidas de las áreas de los polígonos. Comparación de las áreas. Áreas de los polígonos regulares y del círculo. Problemas sobre las áreas. Geometría del Espacio. Del Plano. Nociones con respecto al plano. Rectas y planos paralelos. Rectas y planos perpendiculares. Proyección de una recta sobre

un plano. Ángulos diedros. Planos perpendiculares. Ángulos poliedros. Poliedros. Propiedades generales y área lateral del prisma. Volumen del prisma. Propiedades generales y área lateral de la pirámide. Volumen de la pirámide. Poliedros semejantes. Cuerpos redondos. Cilindros de revolución. Cono de revolución. Esfera, primeras nociones. Propiedades de los triángulos esféricos. Area de la esfera. Volumen de la esfera. Generalidades respecto a la superficie.

Curso de TRIGONOMETRÍA en 44 lecciones

Elementos de la Teoría de funciones circulares. Nociones generales. Fórmulas relativas a la adición de arcos. Multiplicación de los arcos. División de arcos. Tablas Trigonométricas. Proposiciones preliminares. Construcción de una tabla de senos y cosenos. Disposición y uso de las Tablas de Callet. Trigonometría Rectilínea. Relaciones entre los lados y ángulos de un triángulo rectángulo. Relaciones entre los lados y ángulos de un triángulo oblicuángulo. Expresiones del área de un triángulo y de los radios de los círculos inscrito y circunscrito. Resolución de los triángulos rectángulos. Resolución de los triángulos oblicuángulos. Trigoniometría Esférica. Relación de los ángulos y los lados de un triángulo esférico. Del triángulo suplementario. Fórmulas relativas a los triángulos rectángulos. Fórmulas relativas a los triángulos rectiláteros. Fórmulas generales calculables por logaritmos. Expresiones diversas del exceso esférico. Resolución de los triángulos esféricos rectángulos. Resolución de los triángulos rectiláteros. Resolución de los triángulos oblicuángulos. Aplicación de la resolución de triángulos.

Curso de COMPOSICIÓN CASTELLANA en 17 lecciones

Nociones preliminares. Del Lenguaje. Formas del estilo

Curso de GEOGRAFÍA MODERNA en 51 lecciones

Nociones preliminares. Geografía Astronómica. Geografía Física. Geografía Política. Geografía General descriptiva de América. Geografía Particular: América del Norte; América del Sur. Geografía del Perú. Idea general. Continente Antiguo. Geografía General descriptiva de Europa. Geografía Política. Asia. Geografía General descriptiva. Africa. Idea general. Oceanía. Idea general.

Curso de GEOGRAFÍA DEL PERÚ en 72 lecciones

Idea general. Geografía General descriptiva. Clima. Geognocia. Hidrografía. Regiones hidrográficas. Producciones naturales. Parte Política. Topografía. Región del Norte. Región del Centro. Región del Sur.

Curso de HISTORIA DEL PERU en 46 lecciones

Desde su origen hasta la batalla de La Palma

Curso de HISTORIA NATURAL en 43 lecciones

Definiciones. Zoología. Primera Parte. Organización. Organografía o Anatomía. Sistema Óseo. Descripción de los aparatos. Segunda Parte. Fisiología. Funciones de relación. Tercera Parte. Taxonomía. Cuarta Parte. Zoografía.

Curso de MINERALOGÍA en 15 lecciones

Introducción. Mineralogía propia. Preliminares. Taxonomía. Mineralografía. Geología. Preliminares. Geognosia. Paleontología. Geogenia.

Curso de FRANCÉS en 20 lecciones

Analogía, ejercicios y traducción. Partes de la oración

Curso de INGLÉS

Texto Vingut

SEGUNDO AÑO

Curso de DIBUJO DE ORNAMENTOS en 6 lecciones

Ornamentos a la pluma. Ornamentos a uno y dos lápices

Curso de ANÁLISIS en 19 lecciones

Geometría Analítica Plana. Forma de las curvas. Geometría Analítica del Espacio.

Curso de CÁLCULO DIFERENCIAL en 50 lecciones

Introducción. Aplicaciones Analíticas. Aplicaciones Geométricas. Cálculo Integral. Aplicaciones Geométricas del Cálculo Integral. Integración de las ecuaciones diferenciales.

Curso de HISTORIA ROMANA en 71 lecciones

Curso de GEOMETRÍA DESCRIPTIVA en 45 lecciones

Definiciones. Representación de un punto. Representación de una recta. Representación del plano. Proposiciones generales sobre la recta y el plano. Planos determinados por diversas condiciones. Proyecciones auxiliares. Rectas y planos perpendiculares. Movimiento de rotación. Abatimientos. Levantamientos. Aplicaciones de abatimientos y levantamientos. Cambio de planos de proyección. Aplicaciones. Angulos de rectas y de planos. Poliedros. Secciones planas de los poliedros. Intersección de los poliedros. Proyecciones Acotadas. problemas sobre la recta y el plano. Curvas planas. Generación de las superficies. Representación de las superficies. Representación de los cilindros y de los conos. Planos y tangentes al cilindro y al cono. Angulos triedros. Secciones planas del cilindro y del cono. Superficies de revolución. Secciones planas. Esfera. Secciones planas. Hiperboloide de revolución. Secciones planas del Hiperboloide. Curvas Gausas. Intersección de superficies curvas. Sombras. Puntos brillantes. Perspectiva Axonométrica. Angulo tiedro trirectángulo. Perspectiva Isométrica. Perspectiva Cavaliere u Oblicua. Superficies Desarrollables. Teoría General. Nociones sobre las envolventes. Nociones sobre algunas particularidades. Definición, generación y principales propiedades de las superficies desarrollables. Superficies Gausas. Paraboloide. Secciones planas, diámetros, ejes. Planos diametrales. Hiperboloide de una Napa. Definición. Doble sistema de generatrices rectilíneas. Cono asintótico. Superficies Topográficas. Problemas elementales. Líneas de igual pendiente. Planos tangentes. Representación de las superficies topográficas. Aplicaciones de las superficies topográficas a la representación de las tablas.

ANEXO B

Curso de APLICACIONES DE LA GEOMETRÍA DESCRIPTIVA en 14 lecciones

Perspectiva Cónica. Sombras en perspectiva. Estereotomía. Carpintería. Escaleras. Corte de piedras. Escaleras.

Curso de HISTORIA DE LA EDAD MEDIA en 38 lecciones

Curso de BOTÁNICA en 48 lecciones

Definición. Primera Parte. Organografía. Órganos fundamentales o compuestos. Raíz, yemas, hojas. Gran división del reino vegetal. Órganos de la reproducción. Órganos accesorios. Tercera división del reino vegetal. Segunda Parte. Fisiología vegetal. Funciones de la reproducción. Tercera Parte. Taxonomía. Cuarta Parte. Fitografía.

TERCER AÑO

Curso de DIBUJO GEOMÉTRICO y DIBUJO DE ARQUITECTURA en 18 lecciones.

Curso de MECÁNICA RACIONAL en 39 lecciones

Cinemática. Estática. Dinámica

Curso de FÍSICA en 63 lecciones

Preliminares. Propiedades de los cuerpos. Acústica. Atracción. Magnetismo. Electricidad. Óptica. Calórico. Física Geológica.

Curso de FILOSOFÍA en 65 lecciones

Nociones preliminares. Sicología. Primera Parte. Análisis del pensamiento. Análisis de la sensibilidad. Sensibilidad física. Sensibilidad moral. Análisis de la inteligencia. Percepción interna. Percepción de los hechos pasados. Percepción externa material. Percepción de la relación. Percepción moral. Percepción estética. Análisis de la actividad. Atención. Voluntad. Segunda Parte. Leyes del pensamiento. Percepción en general. Creencia. Afirmación mental. Proposición. Asociación y origen de las ideas. Tercera Parte. Facultades del alma. Cuarta Parte. Naturaleza del alma. Lógica. Examen crítico de los diversos medios de certidumbre. Segunda Parte. Veracidad y certidumbre de nuestros diversos medios de conocer. Tercera Parte. Causas de nuestros errores y medios de evitarlos. Medios contra el error. Cuarta Parte. Método. Arte silogístico.

Curso de HISTORIA MODERNA en 59 lecciones

CUARTO AÑO

Curso de PROYECCIONES, TRAZADO DE CURVAS y ÓRGANOS DE MÁQUINAS en 19 lecciones.

Curso de LITERATURA GENERAL en 27 lecciones

Nociones preliminares. Estética. Retórica. Poética. Géneros poéticos secundarios.

Curso de QUÍMICA en 24 lecciones

Química Orgánica. Nociones preliminares. Metales

QUINTO AÑO

Curso de SOMBRAS, LAVADO y EJERCICIOS en 15 lecciones

Curso de ALEMÁN en 63 lecciones

Curso de ARTILLERÍA NAVAL en 69 lecciones

Definiciones. Pirotecnia. Artillería. Balística

Curso de GEODESIA en 48 lecciones

Definiciones. Primera Parte: Topografía. Nivelación. Segunda Parte. Geomorfia. Tercera Parte. Hidrografía.

Curso de PILOTAJE en 41 lecciones

Definiciones generales. Navegación por Estima. Navegación Astronómica. Corrientes. Sondaleza. Cartas marinas. Navegación por Círculo Máximo. Resumen de la navegación.

Curso de DERECHO INTERNACIONAL MARÍTIMO en 44 lecciones

Nociones fundamentales. Derecho de Personalidad. Derecho de Libertad. Derecho de Propiedad. Parte Especial. Marina Mercante. Marina Militar. Estado de guerra. Neutralidad.

Curso de ASTRONOMÍA en 57 lecciones

Nociones preliminares. Movimiento diurno de la esfera celeste. Ángulos horarios. Longitudes terrestres. Diferencia en horas. Forma real y dimensiones de la Tierra. Refracción. Paralajes. Semidiámetros. Estrellas. Estudio del Sol. Movimiento real de la Tierra. Movimiento elíptico. Teoría general de las anomalías. Determinación de la forma y del Crandor de la elipse aparente que el Sol describe alrededor de la Tierra. Medida del tiempo por el movimiento del Sol. Estudio del Sol considerado en sí mismo. Problemas. Estudio de la Luna. Estudio de la Luna considerada en sí misma. Problemas. Eclipses. Planetas. Nociones sobre los satélites de los planetas. Cometas. Meteoros cósmicos. Fenómenos de la aberración de la luz. Pruebas de la rotación de la Tierra. Problemas. Mareas. Calendario.

Curso de HIGIENE NAVAL en 19 lecciones

Primera Parte. Nociones preliminares. Del Hombre de mar. Segunda Parte. Del Buque.

Curso de PRÁCTICA DE LOS CÁLCULOS DE NAVEGACIÓN en 15 lecciones.

Curso de GIMNASIA y ARMAS.- Para todos los alumnos.

ANEXO C

Memoria del Director de las Escuelas Naval y Preparatoria de enero 1879 *

Pontón *Meteoro*, Callao, enero 22, 1879

Benemérito Señor General Ministro de Estado en el Despacho de Guerra y Marina.

B.S.G.M.

Cumpliendo con la obligación que me impone el reglamento de las Escuelas Naval y Preparatoria, tengo el honor de elevar a Ud. el parte circunstanciado de la marcha de ambas, durante el año escolar que termina, indicando también, como lo prescribe el citado reglamento, las reformas que, a juicio de esta Dirección son necesarias, para que estos establecimientos tomen el incremento que su importancia reclama.

Desde luego debo declarar francamente a Ud. que, cuando fui honrado con el nombramiento de Director interino de las Escuelas por decreto supremo de 26 de junio último, a consecuencia de que el propietario señor capitán de navío don Camilo N. Carrillo, se hallaba desempeñando el alto puesto de representante, al ver que caía sobre mis hombros una carga tan pesada, temí no poder llenar cumplidamente mis obligaciones; pero al mismo tiempo comprendí que bastaba recta intención y voluntad firme para seguir el camino designado por el propietario, seguro de que en tal sentido el éxito no podría menos que ser satisfactorio. Tal ha sido mi tarea: conservar lo existente, desarrollarlo conforme el espíritu de su autor; y continuar en una palabra, la senda que tan buenos resultados ha producido hasta la fecha. Si he logrado asimilarme perfectamente al plan general que regía las Escuelas, aplicando fielmente durante mi Dirección, creo haber hecho más por su progreso, que entregándome a reformas inconsultas o a alteraciones imprudentes.

La instrucción preparatoria y facultativa que se dá cuenta en estos establecimientos ha recibido nuevo desarrollo, durante el presente año escolar, con la creación de los cursos de Geografía e Historia particular del Perú, Estereotomía y Mineralogía, cuya importancia y aplicación práctica no necesitan ser encomiadas por esta Dirección, puesto que no pueden escaparse al alto criterio de Ud. Gracias a esas reformas, al incremento progresivo de las clases ya establecidas, la instrucción de las Escuelas se halla a la altura de los conocimientos más avanzados y de las exigencias más

* *El Peruano*, julio 4, 1879.

exageradas. Este ensanche de la instrucción no deja de tener sin embargo encarnizados opositores, a quienes alarma sobre todo la larga duración de los estudios. Tal argumento solo revela que sus autores desconocen la importancia a que naturalmente se hallan destinadas las carreras a que se dedican los alumnos de las Escuelas. No basta conocer tan solo, lo que directamente se relaciona con la profesión que el hombre abraza. Como Ud. sabe, hay ciertos conocimientos generales necesarios a éste en las varias vicisitudes de la vida. El abogado estudia Matemáticas, el médico Literatura; porque la instrucción no debe limitarse a lo que es puramente profesional. Tal es el grave error en que incurren los que quisieran sacrificar a la brevedad, la solidez y extensión de la enseñanza.

A esta criticada amplitud de los estudios se debe uno de los hechos más gloriosos para las Escuelas, cual es la observación del paso de Mercurio por el disco del Sol hecha por el señor Director de ellas con alumnos salidos de su seno, a pesar de las numerosas dificultades que tuvieron que vencer, como aparece del parte dirigido al despacho de Ud. en 29 de mayo último. No menos notable es el elevado juicio, que formó el señor contralmirante francés, M. Serré, respecto de la suficiencia y moralidad de los dos alumnos, que se embarcaron en la fragata de guerra francesa *Magicienne*; honrosísimo juicio que conoce Ud., y que realza sobre manera a la armada nacional.

Otro motivo que prolonga la permanencia de los alumnos en las Escuelas es su insuficiente preparación, debido a causas diversas que no es del caso mencionar aquí. Sin embargo de esto, hay alumnos que han concluido sus estudios a los cuatro años de ingresar a la escuela Preparatoria; lo que prueba que el trabajo y contracción de los jóvenes, su preparación previa, y aún su educación doméstica determinan el tiempo que necesitan para su aprendizaje.

Las materias cursadas en el presente año, y la relación nominal de los alumnos aprobados aparece del programa asignado con la letra A que oportunamente remitiré a Ud. habiendo sido muy satisfactorio el éxito de los exámenes privados, como ya lo he participado a Ud., y consta del libro de Actas respectivo.

El cuadro marcado con la letra B manifiesta los alumnos que han obtenido el calificativo de sobresaliente, no obstante la rigidez y severidad de las pruebas. Los que no han presentado examen; y los que habiéndolo rendido, han sido aplazados, deben este resultado, unos a enfermedades; otros, al retardo con que han ingresado a la Escuela; y algunos, a los abusos de licencia, patrocinados por los padres o tutores que no han cuidado de enviar a sus hijos a la Escuela como lo prescribe el Reglamento; sin que haya bastado para corregir estas faltas, las reiteradas amonestaciones y los severos castigos empleados prudencialmente.

Atendida la importancia de los resultados obtenidos hasta la fecha, no puede menos que reconocerse como proporcionalmente insignificantes, los sacrificios que imponen las Escuelas al Erario. Bastaría considerar con tal

objeto, que en las Escuelas se da a los alumnos instrucción preparatoria para tres carreras facultativas, no obstante lo cual son menos gravosas al fisco que otros establecimientos de su misma clase; y siendo notable que la parte con que el Supremo Gobierno contribuye a su sostenimiento disminuye progresivamente; habiendo sufrido una gran reducción con el supremo decreto de 29 de setiembre de 1877.

Este resultado, harto significativo, bastaría para desvanecer las infundadas alarmas del espíritu económico de algunos; pero aún hay otra consideración que no puede escaparse al alto criterio de Ud. El Gobiemo solo gasta en los alumnos que más tarde le pagan con sus servicios; pues los que por cualquier motivo se separan sin llegar a ser útiles al Estado, satisfacen todos los gastos que han originado. De manera, pues, que el Gobierno se reintegra siempre; ya con los servicios de los alumnos que concluyen su carrera; ya con la restitución que hacen los que, por cualquier motivo, la interrumpen.

Otro de los cargos que en materia de instrucción, se hace a las Escuelas, es que, debido a la larga duración de los estudios, no dan a la Escuadra el número de guardia marinas que esta necesita anualmente. Tal observación es insignificante, si se tiene en cuenta que la Preparatoria recién creada, debe ser lenta en sus frutos; y que los alumnos van ganando progresivamente los cursos superiores, lo que asegura un aumento gradual de guardia marinas. En el presente año escolar han pasado dos alumnos a la Escuadra; en el próximo año pasarán cuatro; y todo hace creer que en el subsiguiente habrá siete, por lo menos, sin contar los alumnos que han abrazado las otras dos carreras.

Tal resultado se debe en gran parte al espíritu de trabajo que reina entre los alumnos del cual tenemos en el presente año, un notable ejemplo. Cuatro de estos se hallaban al comenzar el año escolar en la Escuela Preparatoria, los cuales tenían deseos y posibilidad de seguir el primer año de la Naval; pues que les falta en aquella, pocos e insignificantes cursos. Por estas razones y las que expuse a Ud. en mi informe de 16 de agosto último, esta Dirección no trepidó en permitir que, sin perjuicio de estudiar los referidos alumnos los cursos que les faltaban, se les abrieran las clases de primer año de la Naval, lo que no ofrecía gastos ni inconvenientes.

El éxito ha correspondido ampliamente, a los deseos de esta Dirección y a los propósitos de los alumnos referidos; pues estos han rendido sus exámenes con notorio aprovechamiento.

Con el adelanto de un año de estudios, el Erario Nacional ha economizado los gastos consiguientes; la Armada recibirá cuatro guardia marinas antes del tiempo natural, y la Escuela Naval ha logrado por esta combinación, mantener esa corriente de guardia marinas que anualmente envía a la Escuadra.

Otro punto que ha reclamado un especial cuidado por parte de esta Dirección, es la moral y disciplina de las Escuelas, que si es necesaria siempre al tratarse de cualquier plantel de instrucción, lo es doblemente por

el carácter mlitar de los que me están encomendados. Este ha sido quizá el objeto a que principalmente se han dirigido todos mis conatos, convencido de que la moralidad y la disciplina son condiciones vitales de todo cuerpo colegiado.

Hoy puedo asegurar a Ud. que mis esfuerzos en este sentido están ya ampliamente recompensados por el éxito. Este halagüeño resultado ha sido producido por la eficaz cooperación de los señores jefes profesores, como también por la asidua y provechosa vigilancia de los inspectores en todas las horas del día y de la noche.

Desde la fundación de las Escuelas, esta Dirección se ha ocupado de implantar el más rígido sistema económico, que yo no he podido dejar de continuar en el corto tiempo que han corrido a mi cargo, no solo por el deber general que me impone el Reglamento, sino obligado también por razones especiales, que han hecho dificilísima la marcha económica en estos últimos tiempos. Entre estas causas son las principales el alza exagerada en el precio de los artículos de consumo, y lo que adeuda la Caja Fiscal por las mensualidades con que debe atender a estos establecimientos y por los reintegros que en ella han hecho los alumnos que se han retirado. Esta enorme suma, que corresponde a las Escuelas, conforme al artículo 112 de su Reglamento, está manifestada en los anexos C, D; hallándose aún pendiente el reclamo que esta Dirección ha hecho sobre el particular.

A las dos causas puntualizadas, debo agregar otra que es su consecuencia. Limitadas las Escuelas por falta de fondos a comprar por menor todo lo que necesitan, han tenido que perder las actuales economías, que se obtienen cuando se emplea el sistema contrario, como se hacía antes de ahora con notable ventaja. Por este cúmulo de circunstancias adversas las Escuelas deben hoy a sus acreedores la suma de S/.52,597.16 cts., muy inferior a la de S/.96,433.86 cts. que la Caja Fiscal les debe; pero deuda que es necesario pagar de una manera u otra. Tal situación económica es insostenible sin comprometer más el crédito y aún la organización interior de las Escuelas; pero la decidida y patriótica protección que el Supremo Gobierno presta a la Instrucción, me hacen esperar que se les acudirá con el auxilio que necesitan para saldar sus créditos pendientes, con cargo a lo que el Estado les adeuda. La situación sería menos desfavorable, a mi juicio, si se hubiese verificado el alza de las pensiones, como lo propuso esta Dirección en su memoria anterior. Y pareciéndome siempre de la mayor importancia la adopción de esta medida, me permito reproducir la parte pertinente de dicha memoria, cuyo tenor es el siguiente:

> "Fácil es de comprenderse que las Escuelas que dirijo no han podido verse libres de graves inconvenientes para su subsistencia, y mucho más si se atiende a que, siendo tan numerosas las comodidades que proporcionan a los jóvenes a quienes educan, muchos de ellos dan 40 soles. No ignoro, señor Ministro, que no es posible establecer ninguna alteración que afecte a los alumnos que existen en las Escuelas, porque

respecto de ellos hay celebrado un pacto ineludible entre sus padres y el Gobierno; pacto que este debe considerar como sagrado, y que no puede deshacer sino quiere romper también al mismo tiempo con su dignidad y deberes. Yo no pretendo nada de esto, señor Ministro; y solo me permito indicar un medio fácil y sencillo que puede dar algún desahogo a esta embarazosa situación, sin atacar de algún modo ni a la dignidad ni a la justicia. Estoy firmemente convencido de que bastaría aumentar diez soles a las pensiones de los jóvenes que quieran ingresar este año en las Escuelas, aun cuando sean muy pocos, para asegurar, dentro de poco tiempo el equilibrio económico por la desproporción entre los diez y los cuarenta soles que pagan los alumnos que están matriculados en el día. Suplico a Ud. que no crea me dejo alucinar muy fácilmente: muchos son los padres de familia que se empeñan, desde hace tiempo en traer a sus hijos a estos establecimientos por la honrosa reputación con que el público los favorece; y existen en la capital colegios de instrucción media en donde se cobra a los jóvenes mucho más de lo que indico, a pesar de que no les proporcionan las incuestionables ventajas de vestuario, calzado y libros que estos planteles les ofrece. La medida que propongo pues, señor Ministro, nada tiene de injusta ni de exagerada; y por ella puede salvarse las grandes dificultades con que estos planteles luchan desde que se inició la crisis económica".

Si por este u otros medios, como los que llevo indicados, no se mejora el estado económico de las Escuelas, difícil será conjurar el inminente peligro que amenaza su existencia.

Muy satisfactorio me es comunicar a Ud. que el estado sanitario de las Escuelas de mi Dirección, durante el presente año no deja nada que desear, como aparece del cuadro marcado con la letra E, en que se ven las diversas enfermedades que han padecido los alumnos, dominando entre ellas la amigdalitis, tan frecuente entre nosotros; pero sin que aparezca una sola afección grave o que provenga de las malas condiciones higiénicas. Tal estado es el más cumplido elogio que puedo hacer del señor Dr. Fonseca, cirujano de las Escuelas, a cuyo cargo corre principalmente este ramo importante de su organización. Pero la falta de vigilancia de algunos padres de familia ha dado origen a que con mucha frecuencia regresen los alumnos a bordo con enfermedades contraidas en tierra, habiendo ocurrido en el presente año, algunos casos de esta especie.

En cuanto a la parte material de las Escuelas, esta Dirección no ha omitido medio a fin de conservar en buen estado de servicio los pontones *Marañón* y *Meteoro* con el objeto de evitar deterioro que significaría para el Estado la pérdida de grandes capitales invertidos en su arreglo. En los anexos F y G, se halla una relación minuciosa de los útiles a cargo que se encuentran en ambos.

La Biblioteca y gabinete aunque propiamente pertenecen a la parte material de las Escuelas, por su íntimo enlace con la instrucción merecen

algunas palabras. Aunque no tan completa, como sería de desearse, la Biblioteca se enriquece cada año con algunas valiosas adquisiciones, sobre todo, en este año, con importantes publicaciones periódicas y con preciosas obras. El catálago señalado con la letra H, demuestra lo que vengo diciendo, notándose en él un aumento de 90 volúmenes. A este respecto, debo una sincera muestra de gratitud a la viuda del señor capitán de navío D. Manuel J. Ferreyros, señora Amalia Alayza que ha obsequiado obras y planos de importancia.

Aunque menos rica, no por eso es despreciable, la colección de instrumentos de física, química, astronomía, navegación, etc., como aparece del cuadro marcado con la letra I. Casi todos necesitan reparaciones importantes, indispensables para no perderlos totalmente. Estos daños fueron producidos casi en su totalidad, por la extraordinaria braveza del mar de este puerto, en el mes de enero del año pasado, que los maltrató de una manera seria. Lo más conveniente, en concepto de esta Dirección, será remitirlos a Europa para que fueran compuestos con cargo a lo que el Erario adeuda a las Escuelas.

En la memoria anterior ha tenido esta Dirección la oportunidad de comunicar a Ud. la necesidad que había de proveer a la Escuela Naval de una luneta de suficiente fuerza, a fin de observar con ella los fenómenos celestes que pudieran presentarse al alcance de los conocimientos de nuestra juventud.

Desgraciadamente las atenciones del Gobierno, no han permitido pensar de una manera seria sobre este punto y darle la resolución que se desea.

En los años 81 y 82 se verificarán los pasajes de Venus y Mercurio por el disco del Sol, y es probable que estos fenómenos nos encuentren en condiciones desfavorables para poderlos observar debidamente, como ha tenido Ud. la oportunidad de notarlo en otra ocasión. Esta necesidad es tanto más urgente, cuanto que no existe en el país más instrumentos disponibles para estos objetos, que los que forman el Gabinete Astronómico, los cuales son inadecuados para poderlos trasladar de un lugar a otro, puesto que han sido construidos para establecerlos en un lugar fijo.

Pero en el supuesto de que el Gobierno no se encontrase en condiciones de poder hacer el debido desembolso para la adquisición del instrumento indicado, sería conveniente recordar lo que en otras ocasiones hizo presente a Ud. esta Dirección sobre el gabinete de instrumentos astronómicos que posee la testamentería de D. Pedro Cabello, los cuales formarían una adquisición inapreciable para la Escuela Naval, y de incalculables resultados en beneficio de la instrucción; y esto es tanto más realizable, cuanto que me son conocidos los referidos instrumentos y la decisión que tienen los dueños de venderlos en condiciones muy favorables; la cual pone a Ud. en situación de hacer un señalado servicio a estos establecimientos que dirijo, y a la juventud que con tanto entusiasmo se contrae a los estudios de los fenómenos celestes.

ANEXO C

Para concluir, debo cumplir un deber de estricta justicia recomendando a los señores capitán de fragata D. Froilán Morales, y capitán de corbeta D. Darío C. Gutiérrez, jefes de las Escuelas, a los señores profesores e inspectores de ellas cuyos nombres aparecen en los cuadros signados con las letras K y L, los cuales han ayudado a esta Dirección en la penosa tarea de conservar incólumes y de desarrollar los gloriosos antecedentes de las Escuelas.

Debo así mismo hacer una mención honrosa del señor capitán de corbeta D. Manuel I. Espinosa por los útiles servicios prestados como subdirector a la Escuela Naval hasta su reciente separación por orden suprema. El vacío que este digno jefe ha dejado en aquel establecimiento, reagravado por la ausencia de Carrillo, ha venido a recargar doblemente las labores de esta Dirección y de sus subordinados; por cuyo motivo se hace más urgente el nombramiento del jefe que falta.

En conclusión puedo asegurar a Ud. que estos establecimientos siguen una marcha próspera; que la instrucción es extensa y sólida; que la disciplina rígida y la contabilidad presidida por un severo sistema de economías.

Esta Dirección cree que la prosperidad actual de las Escuelas es consecuencia del buen régimen implantado durante tantos años por el señor capitán de navío D. Camilo N. Carrillo. Su extraordinaria contracción, su competencia comprobada, su circunspección nunca desmentida, prueban sin necesidad de más comentarios, que su presencia al frente de estos establecimientos es una verdadera necesidad. Tan penetrada está esta Dirección de lo que precede que como decía al comenzar esta memoria, mi única conducta durante el presente año, ha sido continuar fielmente el sistema implantado; y solo a esta resolución debe atribuirse la favorable marcha que se nota durante él.

Como lo prescribe el Reglamento, las Escuelas Naval y Preparatoria están listas para rendir los exámenes públicos, pero debo hacer a Ud. algunas ligeras observaciones a fin de que se salven los inconvenientes que ellos ofrecen. Los crecidos gastos que ocasionan, la dificultad de conseguir examinadores, y el pequeño significado práctico que tienen hacen necesaria una reforma en el sentido de suprimir los exámenes públicos, sustituyéndolos con el sistema que actualmente rige en todos los establecimientos de instrucción, conforme a las prescripciones del Reglamento general del ramo.

No obstante esta Dirección, fiel cumplidora de su Reglamento especial, todo lo ha preparado para las actuaciones públicas; y solo espera que Ud. se digne designar el día en que deben tener lugar, nombrado el jurado que debe presidirlos, para terminar así dignamente las tareas escolares del año 1878. Dios guarde a Ud. *B.S.G.M..- JOSÉ MARQUINA.*

NOTA.- Lamentablemente no se ha ubicado ninguno de los anexos ni cuadros mencionados, ni corren en el Archivo Histórico de Marina.

NOTAS AL CAPÍTULO I

1. LUNA G.P., Julio A. *Libro de Actas del Consejo de Ministros (1875-1879).* En: *Revista Histórica.* Tomo XXXII, Lima, 1979-1980, p. 44.
2. *El Comercio,* febrero 23, 1879.
3. *Ibídem,* enero 2, 1879.
4. *Ibídem,* enero 2, 1879, p. 29.
5. *Ibídem,* enero 3, 1879, p. 2.
6. *Ibídem,* enero 10, 1879, p. 1.
7. MIRÓ QUESADA SOSA, Aurelio. *El Comercio en la guerra del Pacífico.* En: *Revista Histórica.* Tomo XXXII, Lima, 1979-1980.
8. LUNA G.P., Julio A., *Ob. cit.,* pp. 41 a 45.
9. *Ibídem,* pp. 45 y 46.
10. ARANDA, Ricardo. *Leyes y Resoluciones expedidas por el Congreso 1878-1879.* p. 27.
11. *El Comercio,* 2, 3 y 7 de enero, 1879.
12. *La Nación,* jueves, 21 de noviembre, 1872.
13. *El Comercio,* enero 4, 1879.
14. *Presupuesto General de Gastos Ordinarios y Extraordinarios, sancionado por el Congreso Extraordinario de 1875 para el bienio de 1875/1876.* Lima, 1875. Imprenta de *La Opinión Nacional,* p. 146.
15. A.G.N. L.C.H4-641, Oficio del Ministro de Hacienda a los Secretarios de la Cámara de Diputados. Lima, febrero 2, 1879, pp. 217-223.
16. *El Comercio,* febrero 6, 1879, p. 3.
17. A.H.M.P., Paq. 0.1879.1-S. N°/LEG, Oficio del Secretario de la Cámara de Senadores al Ministro de Guerra y Marina. Lima, febrero 4, 1879. A.H. de M. Expediente Personal de Aurelio García y García. Oficio de la Secretaría de la Cámara de Senadores al Senador A. García y García. Lima, febrero 4, 1879.
18. *El Comercio,* febrero 8, 1879, p. 2. *El Peruano,* viernes 7, 1879, p. 121.
19. *El Peruano,* agosto 31, 1872, p.165.
20. *El Comercio,* 10 de febrero, 1879, p. 2. A.H.M.P. Paq. 0.1879.9. Callao, febrero 12, 1879 *Orden General de la Armada.* Paq. 0.1879.9, Callao, mayo 23, 1879.
21. *El Comercio,* marzo 20, 1879, p. 1.
22. ROMERO PINTADO, F., *La República 1850-1870. Historia Marítima del Perú.* Vol. 2, Tomo VIII, p. 110.
23. *El Peruano,* noviembre 24, 1860, pp. 169-173.
24. *El Comercio,* 24 de marzo, 1879, p. 2.
25. LUNA G.P., Julio A., *Ob. cit.,* p. 70.

26. GARCÍA CALDERÓN, F. *Diccionario de la Legislación Peruana* (Suplemento) Lima, 1864, pp. 286 a 293.
27. GARCÍA CALDERÓN, F. *Ob. cit.*, pp. 843 a 849.
28. GARCÍA CALDERÓN, F. *Diccionario de la Legislación Peruana.* Tomo II, 1864, pp. 228 y 229.
29. *La Nación*, noviembre 8, 1872.
30. *Presupuesto General de Gastos Ordinarios y Extraordinarios bienio de 1875/1876, Ob. cit.*, pp. 137 y 147.
31. LUNA G.P., Julio A., *Ob. cit.*, pp. 45 a 48.
32. *El Comercio*, enero 18, marzo 3, 5 y 9, 1879.
33. *Ibídem*, abril 6, 1879, p. 3.
34. *Ibídem*, abril 9, 1879, pp. 1-2.
35. *Ibídem*, abril 9, 1879, p. 2.
36. *Ibídem*, abril 10, 1879, p. 2.
37. *Ibídem*, abril 16, 1879, p. 2
38. PAZ SOLDÁN, Mariano Felipe. *Narración Histórica de la Guerra de Chile contra el Perú y Bolivia.* Buenos Aires, 1884, pp. 264 y 265.
39. A.G.N. H4-?? 1879. Asiento N° 152, p. 41. Oficio del Ministro de Guerra y Marina al Ministro de Hacienda. Lima, febrero 14, 1879.
40. PAZ SOLDÁN, Mariano Felipe. *Ob. cit.*, p. 151.
41. *El Comercio*, febrero 15 y 19, 1879.
42. CAYO CÓRDOVA, Percy. *Historia Marítima del Perú-La República 1870-1876.* Lima, 1994, Tomo IX, Vol. 1, pp. 612 y 613.
43. *Message from the President of the United States Transmitting Papers Relating to the War in South America and Attempts to Bring About a Peace.* Washington, G.P.O., 1882, pp. 195 a 204.
44. *Ibídem*, pp. 73 a 76.
45. *El Comercio*, marzo 16, 1879.
46. *Ibídem*, marzo 4, 1879.
47. *Presupuesto General de Gastos Ordinarios y Extraordinarios para el bienio 1875/1876, Ob. cit.*, p. 275.
48. CARVAJAL P., M. *La República 1870-1876. Historia Marítima del Perú.* Tomo IX, Vol. 3, p. 499.
49. *Ibídem*, Vol. 3, p. 574.
50. LUNA G.P., Julio A., *Ob. cit.*, p. 41.
51. A.H de.M. Escuadra Nacional, 1879, febrero 1°.
52. A.H.de M. Escuadra Nacional, 1879, doc. 5.
53. A.H.de M. Escuadra Nacional, 1879, doc. 5, febrero 26. L.C. N° 40, pp. 305 y 306. CARVAJAL P., M., *Ob. cit.*, Vol. 2, pp. 602-603.
54. A.H.de M. Factoría Naval, 1879. doc. 73.
55. A.H.de M. L.C. N° 172, p. 362, marzo 21, 1879.
56. A.H.de M. Mayoría de Órdenes, 1879, doc. 4, enero 16. *El Peruano*, N° 9, tomo 17.
57. *El Peruano*, abril 5, 1879, p. 301. A.H.M.P. Paq. 1879.9, Callao, abril 1879. Orden General de la Armada.
58. CARVAJAL P.,M., *Ob. cit.*, Vol. 2, p. 58.

59. HATTENDORF, J.B. Lieutenant U.S. Navy, *Technology and Science: A Study in the Professional Thought of the U.S. Navy*, 1906-1916. En: *Naval War College Review*. Noviembre, 1971, p. 28.
60. PAZ SOLDÁN, M.F., *Ob. cit.*, p. 108.
61. CARVAJAL, *Historia Marítima...*, Vol. 3, Tomo IX, pp. 91 y 93.
62. *El Comercio*, febrero 26, 1879.
63. *Ibídem*, febrero 28 y marzo 1°, 1879.
64. *Ibídem*, marzo 3 y 8, 1879.
65. *Ibídem*, marzo 11, 12 y 13, 1879.
66. *Ibídem*, marzo 14, 1879.
67. *Ibídem*, marzo 18 y 20, 1879.
68. A.G.N. Hacienda. Copiadores 1879-1879. Libro 0130, p. 291. Lima, marzo 24,1879.
69. *El Comercio*, marzo 3 y 30, 1879.
70. A.G.N. H4-...? Asiento N° 159, p. 43. Oficio del Ministro de Guerra y Marina al de Hacienda. Lima, marzo 12, 1879.
71. A.G.N. H4-231 Asiento 197, p. 113, abril 5, 1878.
72. A.H.de M. *Independencia*, fragata, 1879, doc. 4, Callao, enero 18, 1879.
73. A.H.de M. *Independencia*, fragata, 1879, doc. 7. Callao, enero 31, 1879.
74. A.H.de M. *Independencia*, fragata, 1879, doc. 9. Callao, febrero 7, 1879.
75. A.H.de M. *Independencia*, fragata, 1879, doc. 14. Bellavista, febrero 14, 1879.
76. CARVAJAL P., M., *Ob. cit.*, Vol. 2, pp. 533 a 538. A.H.de M. *Independencia*, fragata, 1879, doc. 33.
77. *El Comercio*, marzo 10, 1879.
78. *Ibídem*, marzo 6, 1879.
79. A.H.de M. *Independencia*, fragata, 1879, p. 90. Callao, marzo 7, 1879. *El Comercio*, marzo 8 y 12, 1879.
80. *El Comercio*, marzo 13, 1879.
81. *Ibídem*, marzo 13, 1879.
82. *Ibídem*, marzo 23 y 24, 1879.
83. A.H.de M. *Independencia*, fragata, 1879, doc. 43. Callao, abril 4, 1879.
84. A.H.de M. *Independencia*, fragata, 1879, doc. 4. Callao, enero 18, 1879.
85. CARVAJAL P., M., *Ob. cit.*, Vol. 2, p. 600.
86. A.H.de M. L.C. N° 40, p. 236. Callao, enero 9, 1879.
87. CARVAJAL P., M., *Ob. cit.*, Vol. 2, p. 580.
88. A.H.de M. L.C. N° 94, p. 180. Callao, marzo 14, 1879. CARVAJAL P, M., *Ob. cit.*, Vol. 2, pp. 579 y 580.
89. CARVAJAL P., M., *Ob. cit.*, Vol. 3, Capítulo VI.
90. *El Comercio*, edición de la tarde, marzo 13, 1879.
91. *Ibídem*, marzo 14, 1879.
92. A.H.de M. L.C. N° 327, p. 176. Callao, marzo 22, 1879.
93. *El Comercio*, enero 25 y marzo 14, 1879. A.H.de M. Orden General de la Armada. Callao, marzo 13, 1879. A.H.M.P. Paq. 0.1879.9. Callao, enero 23, 1879.
94. A.H.de M. *Manco Cápac*, monitor, 1879, doc. 20. Callao, marzo 26, 1879.
95. A.H.M.P. Paq. 0.1879.9. Callao, marzo 24, 1879. O.G.A; Paq. 0.1879.9 Callao,

abril 5, 1879, doc. 19. Callao, abril 1°, 1879; O.G.A. Callao, abril 5, 1879. *El Comercio*, marzo 27, 1879.

96. CARVAJAL P., M., *Ob. cit.*, Vol. 2, pp. 694, 696, 697 y 722.
97. *Ibídem*, Vol. 2, pp. 723 y 724.
98. *El Comercio*, enero 2 y 3, 1879.
99. A.H.de M., L.C. N° 40, pp. 228 y 229. Callao, enero 3, 1879. *Unión*, corbeta, 1879, doc. 5. Mollendo, enero 6, 1879. L.C. N° 40, p. 243. Callao, enero 14, 1879. *El Comercio*, enero 14, 1879.
100. A.H. de M. Guerra con Chile, 1879, doc. 1. Callao, enero 15, 1879.
101. A.H. de M. *Unión*, corbeta, 1879, doc. 6. Iquique, enero 21, 1879. CARVAJAL, *Ob. cit.*, Vol. 2, pp. 697, 698, 725 y 726.
102. A.H. de M. Guerra con Chile, 1879, doc. 2. Callao, enero 29, 1879.
103. *El Comercio*, enero 20, 1879.
104. *Ibídem*, marzo 5, 1879.
105. A.H. de M. *Unión*, corbeta, 1879. doc. 3. Callao, enero 7, 1879.
106. *El Comercio*, marzo 5 y 9, 1879.
107. A.H.de M. L.C. N° 172, p. 317. Callao, febrero 15, 1879.
108. A.H.de M. *Unión*, corbeta, 1879, doc. 12. Callao, marzo 6, 1879.
109. A.H.de M. *Unión*, corbeta, 1879, doc. 14. Callao, marzo 12, 1879.
110. *El Comercio*, marzo 13 y 14, 1879. A.H.de M. L.C. N° 94, p. 200. Callao, marzo 25, 1879. CARVAJAL P., M., *Ob. cit.*, Vol. 2, p. 695.
111. *El Comercio*, marzo 15, 1879.
112. A.H.de M. *Unión*, corbeta, 1879, doc. 19. Callao, marzo 22, 1879.
113. A.H.de M. L.C. N° 94, p. 183. Callao, marzo 15, 1879.
114. CARVAJAL P., M., *Ob. cit.*, Vol. 2, p. 727.
115. *Ibídem*, p. 734.
116. *Ibídem*, pp. 743 y 745.
117. A.H.de M. *Pilcomayo*, cañonera, 1879, doc. 4. Callao, enero 10, 1879. L.C. N° 40, p. 238. CARVAJAL P., M., *Ob. cit.*, Vol. 2, p. 747.
118. *El Comercio*, enero 7 y 13, 1879.
119. A.H.de M. *Pilcomayo*, cañonera, 1879, doc. 7. Callao, enero 12, 1879. L.C. N° 40, p. 240. Callao, enero 11, 1879. CARVAJAL P., M., *Ob. cit.*, Vol. 2, p. 748.
120. A.H.de M. *Pilcomayo*, cañonera, 1879, doc. 8. Callao, enero 15, 1879.
121. *El Comercio*, enero 12, 1879.
122. *Ibídem*, enero 13, 1879.
123. A.H.de M. *Pilcomayo*, cañonera, 1879, doc. 9. Callao, enero 30, 1879, doc. 10, Callao, febrero 6, 1879.
124. CARVAJAL P., M., *Ob. cit.*, Vol. 2, p. 738
125. A.H.de M. *Pilcomayo*, cañonera, 1879, doc. 12. Callao, marzo 5, 1879.
126. CARVAJAL P., M., *Ob. cit.*, Vol. 2, p. 749.
127. A.H.de M. *Pilcomayo*, cañonera, 1879, doc. 13. Callao, marzo 12, 1879. CARVAJAL P., M., *Ob. cit.*, Vol. 2, p. 750.
128. *El Comercio*, marzo 3, 5, 9, 12 y 16, 1879.
129. A.H.de M. *Pilcomayo*, cañonera, 1879, doc. 17. Callao, marzo 20, 1879. CARVAJAL P., M., *Ob. cit.*, Vol. 2, p. 750.

130. A.H.de M. *Pilcomayo*, cañonera, 1879, doc. 21. Callao, marzo 29, 1879. CARVAJAL P., M., *Ob. cit.*, Vol. 2, p. 750.
131. CARVAJAL P., M., *Ob. cit.*, Vol. 2, p. 652.
132. *Ibídem*, p. 653.
133. *El Comercio*, marzo 1°, 1879.
134. A.H.de M. *Manco Cápac*, monitor, 1879, doc. 6. Callao, febrero 19, 1879.
135. A.H.de M. *Manco Cápac*, monitor, 1879, doc. 14. Callao, marzo 5, 1879.
136. *El Comercio*, marzo 11, 12 y 14, 1879.
137. A.H.de M. *Manco Cápac*, monitor, 1879, doc. 17. Callao, marzo 15, 1879. CARVAJAL P., M., *Ob. cit.*, Vol. 2, p. 659.
138. A.H.de M. *Manco Cápac*, monitor, 1879, doc. 18. Callao, marzo 15, 1879, doc. 22. Callao, marzo 27, 1879.
139. A.H.de M. L.C. N° 172, p. 384. Callao, abril 1°, 1879.
140. A.H.de M. L.C. N° 172, p. 387, abril 4, 1879. *Manco Cápac*, monitor, 1879, doc. 26. Callao, abril 4, 1879. A.H.M.P. Paq. 0. 1879.9 O.G.A. Callao, febrero 14, 1879; Paq. 0.1879.9, O.G.A. Callao, abril 4, 1879.
141. CARVAJAL P., M., *Ob. cit.*, Vol. 2, pp. 625 y 626.
142. A.H.de M. *Atahualpa*, monitor, 1879, pp. 39 y 41. Callao, marzo 11, 1879. L.C. N° 94, p. 172 y 173. Callao, marzo 12, 1879. CARVAJAL P. M., *Ob. cit.*, Vol. 2, pp. 635.
143. *El Comercio*, marzo 13, 1879.
144. *Ibídem*, marzo 12, 1879.
145. CARVAJAL P., M., *Ob. cit.*, Vol. 2, p. 608.
146. A.H.de M. *Atahualpa*, monitor, 1879, f. 5. Callao, febrero 4, 1879.
147. A.H.de M. *Atahualpa*, monitor, 1879, f. 45 de marzo 14, 1879.
148. A.H.de M. *Atahualpa*, monitor, 1879, ff. 51-52. CARVAJAL P., M., *Ob. cit.*, Vol. 2, pp. 636 y 637.
149. A.H.de M. Mayoría de Órdenes, 1879, doc. 26. Callao, abril 2, 1879.
150. A.H.de M. *Atahualpa*, monitor, 1879, f. 58.
151. CARVAJAL P., M., *Ob. cit.*, Vol. 2, p. 764.
152. *Ibídem*, p. 759.
153. A.H.de M. L.C. N° 40, p. 241. Callao, enero 11, 1879. *Chalaco*, vapor, 1879, doc. 5. Callao, enero 11, 1879.
154. *El Comercio*, enero 10, 11 y 13, 1879.
155. A.H.de M. *Chalaco*, vapor, 1879, f. 28. Pacasmayo, enero 18, 1879.
156. A.H.de M. *Chalaco*, vapor, 1879, ff. 33 y 34, doc. 14. Pacasmayo, febrero 26, 1879.
157. A.H.de M. *Chalaco*, vapor, 1879, f. 38. Callao, marzo 14, 1879.
158. A.H.de M. *Chalaco*, vapor, 1879. Callao, marzo 3, 1879.
159. *El Comercio*, marzo 14, 1879.
160. CARVAJAL P., M., *Ob. cit.*, Vol. 2, p. 763.
161. A.H. de M. *Talismán*, vapor, 1879, doc. 1, enero 6, 1879.
162. *El Comercio*, enero 2, 6, 7, 8, 10 y 17, 1879.
163. A.H. de M. *Talismán*, vapor, 1879, doc. 19, enero 31, 1879.
164. A.H. de M. *Talismán*, vapor, 1879, doc. 24, febrero 7, 1879.

165. *El Comercio*, marzo 28 y 29, 1879.
166. *Ibídem*, marzo 30, 1879.
167. A.H.de M. *Talismán*, vapor, 1879, doc. 35, abril 7, 1879.
168. *El Comercio*, enero 2 y 3, 1879.
169. *Ibídem*, enero 20, 1879.
170. *Ibídem*, enero 21, 1879. CARVAJAL P., M., *Ob. cit.*, Vol. 2, p. 764.
171. *El Comercio*, marzo 7, 1879.
172. *Ibídem*, marzo 8, 1879.
173. *Ibídem*, marzo 16, 1879.
174. *Ibídem*, marzo 23, 1879.
175. *Ibídem*, marzo 26, 1879.
176. *Ibídem*, marzo 29, 1879.
177. *Ibídem*, marzo 31, 1879.
178. *Ibídem*, marzo 31, 1879.
179. A.G.N.-H4-...? Asiento Nº 242, p. s/n. abril 9, 1879.
180. *El Comercio*, enero 25, 1879.
181. *Ibídem*, martes, enero 7, 9 y 16, 1879.
182. LÓPEZ MARTÍNEZ, Héctor. *La República 1876-1879. Historia Marítima del Perú*. Tomo X, pp. 279 y 281.
183. *Ibídem*, p. 806.
184. *El Comercio*, enero 23, 1879.
185. *Ibídem*, enero 24, 1879.
186. *Ibídem*, enero 25, 1879. Biblioteca Pro-Marina. *Programa de exámenes públicos de la Escuela Preparatoria*, en enero de 1879.
187. *El Comercio*, enero 27, 1879.
188. *Ibídem*, enero 28, 1879.
189. *Ibídem*, enero 29, 1879.
190. *Ibídem*, enero 30, 1879.
191. *Ibídem*, enero 31, 1879.
192. *Ibídem*, febrero 14, 1879.
193. *Ibídem*, enero 31, 1879. *El Peruano*, julio 4, 1879.
194. A.H.de M. Escuela Naval, Alumnos, 1879, doc. 1, febrero 3, 1879.
195. *El Comercio*, febrero 15, 1879.
196. A.H.de M. Escuela Naval, Alumnos, 1879, doc. 4, marzo, 9, 1879. L.C. Nº 40, p. 322, marzo 9, 1879. A.H.M.P.- Paq. 0.1879.9 *Orden General de la Armada*. Callao, abril 4, 1879.
197. A.H.de M. L.C. Nº 14, noviembre 28, 1879. AGN. L.C. H4-612, p. 205, junio 9, 1879.
198. A.H.de M. Escuela de Grumetes, 1879, doc. 3, enero 11, 1879.
199. A.H.de M. Escuela de Grumetes, 1879, doc. 10, enero 25, 1879.
200. LÓPEZ MARTÍNEZ, H., *Ob. cit.*, p. 799.
201. *El Comercio*, enero 14 y 27, 1879.
202. A.H.de M. Escuela de Grumetes, 1879, doc. 11, enero 27, 1879.
203. A.H.de M. Escuela de Grumetes, 1879, doc. 15, febrero 3, 1879.
204. A.H.de M. L.C. Nº 94, p. 201, marzo 26, 1879.

205. A.H.de M. L.C. N° 40, p. 293, febrero 16, 1879. *Independencia*, fragata, 1879, doc. 15, febrero 16, 1879.
206. *El Comercio*, marzo 3, 7 y 8, 1879.
207. A.H.M.P. Paq. 0.1879.7, Tacna, marzo 10, 1879.
208. A.H.de M. L.C. N° 40, p. 309, marzo 1°, 1879.
209. A.H.M.P. Paq. 0.1879.9. O.G.A, marzo 31,1879. A.H.de M. Mayoría de Órdenes, 1879, doc. 25, abril 2, 1879.
210. A.G.N. H4-0237, abril 1879 p.s/n.
211. A.H.de M. L.C. N° 40, pp. 342-343, marzo 21,1879. L.C. N° 301, p. 33, ,julio 23, 1879. L.C. N° 40, pp. 344-345.
212. A.H.M.P. Paq. Correspondencia Gral. Londres, marzo 16, 1879 y Londres, abril 1°, 1879.
213. A.G.N. H4-0237, p. 583, mayo 7, 1879.
214. A.G.N. H4-0237 Abril 3, y p. 541, abril 4, 1879.
215. A.H.de M. L.C. N° 172, p. 317, febrero 15, 1879.
216. *El Comercio*, febrero 21, 1879.
217. A.G.N. H4-231, pp. 197 a 199.
218. *El Comercio*, marzo 14, 28 y 30, 1879.
219. *Ibídem*, enero 25, 28, 30, febrero 6, y marzo 13, 1879.
220. *Ibídem*, marzo 18, 1879.
221. A.H.de M. L.C. N° 14, pp. 13 y 14, marzo 7, 1879.
222. *El Comercio*, febrero 12, 1879.
223. *Ibídem*, enero 25, 28, 1879.
224. A.H.de M. L.C. N° 40, pp. 235-236, enero 9, 1879.
225. A.H.de M. L.C. N° 14, p. 4, febrero 5 de 1879.
226. *El Comercio*, marzo 13, 1879.
227. A.G.N. L.C. H4-427. Of. N° 80, marzo 1°, 1879.
228. A.G.N. L.C. H4-427. Of. N° 90, marzo 14, 1879.
229. PAZ SOLDÁN, Mariano Felipe, *Ob. cit.*, pp. 105-116.
230. VEGAS Manuel I., *Historia de la Marina de Guerra del Perú*. Lima, 1973, 2da. Edición, pp. 182-190
231. LÓPEZ MARTÍNEZ, H., *Ob. cit.*, p. 272.
232. CARVAJAL P., M., *Ob. cit.* Vol. 2, pp. 586, 587, 709; Vol. 3, p. 679.
233. *El Comercio*, febrero 27, 1879.
234. *Ibídem*, marzo 3, 1879.
235. *Ibídem*, marzo 5, 1879.
236. *Ibídem*, marzo 26, 1879.
237. *Ibídem*, marzo 26, 1879.
238. *Ibídem*, marzo 21 y 30, 1879.
239. *Ibídem*, marzo 31, edición de la tarde, 1879.
240. SWERDLOW, Joel L. *Information Revolution*. En: *National Geographic Magazine*, october, 1995, p. 7.
241. *El Comercio*, marzo 7, 8 y 9, 1879
242. CARVAJAL P., M., *Ob. cit.*, Vol. 3, p. 689.
243. LÓPEZ MARTÍNEZ, H., *Ob. cit.*, pp. 246-275.

244. A.H.de M. Mayoría de Órdenes, 1879, doc. 18, marzo 22, 1879.
245. CARVAJAL P., M., *Ob. cit.*, Vol. 2, pp. 38, 67, 118 y 125; Vol. 3, pp. 578, 579, 585.
246. *El Comercio*, enero 8, 1879.
247. *Ibídem*, enero 27 y febrero 3, 1879.
248. *Ibídem*, febrero 12 y 16, 1879.
249. *Ibídem*, febrero 18, 1879.
250. *Ibídem*, febrero 23, 1879.
251. *Ibídem*, marzo 3 y 5, 1879.
252. *Ibídem*, febrero 23, 1879.
253. *Ibídem*, febrero 2, 1879.
254. *Ibídem*, marzo 3, 1879.
255. *Ibídem*, febrero 23, 1879.
256. *Ibídem*, marzo 5, 1879.
257. *Ibídem*, marzo 5, 1879.
258. *Ibídem*, marzo 6, 1879.
259. *Ibídem*, marzo 27, 1879.
260. CARVAJAL P., M., *Ob. cit.*, Vol. 2, pp. 465 y 491.
261. *El Comercio*, febrero 28, 1879
262. *Ibídem*, marzo 3, 1879
263. *Ibídem*, marzo 3, 1879
264. *Ibidem*, marzo 7 1879
265. *Ibídem*, marzo 12, 1879
266. *Ibídem*, marzo 14, 1879
267. *Ibídem*, marzo 16, 1879
268. *Ibídem*, marzo 19, 1879
269. *Ibídem*, marzo 23, 1879
270. *Ibídem*, marzo 24, 1879
271. *Ibídem*, marzo 30, 1879
272. *Ibídem*, febrero 10, 1879
273. *Ibídem*, marzo 26 y 31, 1879. CARVAJAL P., M., *Ob. cit.*, Vol. 3, p. 745 y Vol. 2, p. 90.
274. LÓPEZ MARTÍNEZ, H., *Ob. cit.*, pp. 781-790.
275. DENEGRI LUNA, Félix. *La República 1826-1851. Historia Marítima del Perú.* Tomo VI, Vol. 1, p. 166.
276. ELÍAS, Julio J. *Conflicto Peruano-Ecuatoriano 1858-1859. Historia Marítima del Perú.* Tomo VI, Vol. 2, pp. 475-590.
277. LÓPEZ MARTÍNEZ, H., Ingavi . En: *El Comercio*, noviembre 18, 1991.
278. CARVAJAL P., M., *Ob. cit.*, Vol. 2,
279. LÓPEZ MARTÍNEZ, H., *Ob. cit.*, Tomo X, p. 781.
280. FERNÁNDEZ BACA DE VALDEZ, Graciela. *Día de la Alfabetización.* En: *El Comercio*, setiembre 8, 1996.
281. MIDDENDORF, Ernst. *Perú: Observaciones y Estudios del país y sus habitantes.* 1893, Tomo 1, pp. 143, 144, 154-156.
282. WU BRADING, Celia. *Santiago Sierra: La Diplomacia Mexicana en América del Sur y la Guerra del Pacífico 1878-1879.* Secretaría de Relaciones Exteriores de Mexico, 1995, pp. 66, 67, 69 y 71.

283. LÓPEZ MARTÍNEZ, H., *Los 150 años de El Comercio*. En: *El Comercio*, 1989, pp. 241 y 263, 264. LÓPEZ MARTÍNEZ, *Julio Octavio Reyes, corresponsal de La Opinión Nacional a bordo del Huáscar*. En: *Revista del Instituto de Estudios Históricos Marítimos del Perú*. Lima, 1987-1990 N° 8-9, pp. 35-37.
284. QUEREJAZU CALVO, Roberto. *Guano, Salitre, Sangre. Historia de la Guerra del Pacífico*. Bolivia 1979. Editorial Los Amigos del Libro. La Paz-Cochabamba, p. 231.
285. *Naval War College Review*. June, 1967.
286. *El Comercio*, enero 3, 1879.
287. ORTEGA, Luis. *Salitre, Empresarios chilenos y los orígenes de la Guerra del Pacífico*. En: *Journal of Latin American Studies*. Volumen 16, Parte 2, noviembre 1984. Cambridge University Press.
288. MIDDENDORF, E., *Ob. cit.*, Tomo 1, p. 156.
289. ORTEGA, L., *Ob. cit.*, pp. 348, 349.
290. AHUMADA MORENO, Pascual. *Recopilación completa de todos los Documentos Oficiales, Correspondencia y demás publicaciones referentes a la guerra que ha dado a luz la prensa de Chile, Perú y Bolivia*. Valparaíso, 1884, Tomo 1, pp. 15, 16.
291. QUERAJAZU CALVO, R., *Ob. cit.*, pp. 184, 185.
292. ORTEGA, L., *Ob. cit.*, pp. 349.
293. *Ibídem*, p. 377.
294. *Ibídem*, pp. 350 y 351.
295. AHUMADA MORENO, P., *Ob. cit.*, Tomo 1, pp. 22.
296. ORTEGA, L., *Ob. cit.*, p. 353.
297. *Ibídem*, p. 351.
298. CARVAJAL P., M. *Historia Marítima del Perú*, Tomo IX, Vol 3. ORTEGA, L., *Ob. cit.*, p. 354.
299. QUEREJAZU CALVO, *Ob. cit.*, pp. 204, 206.
300. ORTEGA, L. *Ob. cit.*, p. 354.
301. QUEREJAZU CALVO, *Ob. cit.*, pp. 242, 243.
302. ORTEGA, L., *Ob. cit.*, p. 355.
303. *Ibídem*, p. 355.
304. *Ibídem*, p. 355.
305. QUEREJAZU CALVO, *Ob. cit.*, pp. 241, 242.
306. AHUMADA MORENO, *Ob. cit.*, Tomo 1, p. 30.
307. *El Comercio*, febrero 3, 1879.
308. *Ibídem*, febrero 3, 1879.
309. *Ibídem*, febrero 4, 1879.
310. ORTEGA, L., *Ob. cit.*, p. 356.
311. *El Comercio*, febrero 23, 1879.
312. *Ibídem*, febrero 16, 1879.
313. *Ibídem*, febrero 23, 1879.
314. *Ibídem*, febrero 16, 1879.
315. *Ibídem*, febrero 23, 1879.
316. *Ibídem*, febrero 23, 1879.
317. ORTEGA, L., *Ob. cit.*, p. 357. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo 1, p. 31.

318. QUEREJAZU, *Ob. cit.*, p. 247.
319. *Ibídem*, p. 216.
320. *Ibídem*, p. 217.
321. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo 1, p. 124.
322. *El Comercio*, febrero 16, 1879.
323. *Ibídem*, febrero 19, 1879.
324. *Ibídem*, febrero 23, 1879.
325. *Ibídem*, febrero 8, 1879.
326. ORTEGA, L., *Ob. cit.*, pp. 358 y 361.
327. *Ibídem*, p. 358.
328. *Ibídem*, p. 357.
329. *Ibídem*, p. 357.
330. *El Comercio*, febrero 19 y 23, 1879.
331. ORTEGA, L., *Ob. cit.*, p. 360.
332. *El Comercio*, febrero 16, 1879.
333. *Ibídem*, febrero 12, 1879.
334. *Ibídem*, febrero 13, 1879.
335. ORTEGA, L., *Ob. cit.*, p. 359.
336. *Ibídem*, p. 361.
337. *Ibídem*, p. 361.
338. *El Comercio*, febrero 23 y 27, 1879.
339. *Ibídem*, febrero 27, 1879.
340. *Ibídem*, febrero 26, 1879.
341. *Ibídem*, febrero 13, 1879.
342. *Ibídem*, febrero 13, 1879.
343. QUEREJAZU, *Ob. cit.*, pp. 270-278.
344. AHUMADA, Tomo 1, p. 98.
345. *El Comercio*, marzo 3, 1879.
346. *Ibídem*, febrero 18, 19 y 20, 1879.
347. *Ibídem*, febrero 27, 1879.
348. *Ibídem*, febrero 21, 22, 23, 26, 27 y 28, 1879.
349. QUEREJAZU, *Ob. cit.*, p. 250
350. *Ibídem*, p. 218 y 232. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo 1, p. 93.
351. ORTEGA, *Ob. cit.*, p. 363.
352. *Ibídem*, p. 362.
353. *El Comercio*, marzo 3, 1879.
354. ORTEGA, *Ob. cit.*, p. 378.
355. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo 1, p. 147.
356. MIDDENDORF, *Ob. cit.*, Tomo 1, p. 144.
357. QUEREJAZU, *Ob. cit.*, pp. 276 y 277.
358. *Ibídem*, pp. 278 a 280.
359. *Ibídem*, p. 318.
360. *Ibídem*, p. 319.
361. LAVALLE, José Antonio de. *Mi Misión en Chile en 1879*. Instituto de Estudios Histórico-Marítimos. 3ra. edición 1994, pp. 13 a 15.

362. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo 1, pp. 96, 97.
363. *El Comercio*, marzo 16, 1879.
364. LAVALLE, *Ob. cit.*, pp. 35, 39.
365. *El Comercio*, marzo 16, 1879.
366. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo 1, pp. 153, 154. PAZ SOLDÁN, *Narración Histórica de la Guerra de Chile contra el Perú y Bolivia*. Buenos Aires, 1884, pp. 69, 70.
367. QUEREJAZU, *Ob. cit.*, pp. 325 y 326.
368. *Ibídem*, p. 327.
369. PAZ SOLDÁN, *Ob. cit.*, pp. 69, 70.
370. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo 1, pp. 148 y 149.
371. *Ibídem*, pp. 148 y 149.
372. *Ibídem*, p. 149.
373. QUEREJAZU, *Ob. cit.*, p. 291.
374. *El Comercio*, marzo 6, 1879.
375. *El Peruano*, marzo 7, 1879.
376. *El Comercio*, marzo 4, 1879.
377. *Ibídem*, marzo 7, 1879.
378. BASADRE, Jorge. *Historia de la República del Perú. 1822-1933*. Lima, 1983, Tomo VI, 7ma. Edición, pp. 33 y 34.
379. ORTEGA, L., *Ob. cit.*, p. 363.
380. *El Comercio*, marzo 24, 1879.
381. *Ibídem*, marzo 25, 1879.
382. *Ibídem*, marzo 26, 1879.
383. *Ibídem*, abril 1°, 1879. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo 1, p. 159.
384. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo 1, pp. 108-110.
385. *El Comercio*, abril 1°, 1879.
386. QUEREJAZU, *Ob. cit.*, pp. 320 y 321.
387. *El Comercio*, abril 1°, 1879.
388. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo 1, pp. 91-93.
389. *El Comercio*, marzo 24, 1879.
390. *Ibídem*, abril 1°, 1879.
391. *Ibídem*, abril 1°, 1879.
392. *Ibídem*, abril 1°, 1879.
393. WU BRADING, Celia, *Ob. cit.*, pp. 64-71.
394. *El Comercio*, marzo 23, 1879.
395. *Ibídem*, abril 2, 1879.
396. *Ibídem*, marzo 21, 1879.
397. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo 1, pp. 161 y 162.
398. *El Comercio*, abril 2, 1879. QUEREJAZU, *Ob. cit.*, pp. 291, 292.
399. QUEREJAZU, *Ob. cit.*, pp. 293-306.
400. *El Comercio*, abril 3, 1879.
401. ORTEGA, L., *Ob. cit.*, p. 378.
402. *El Comercio*, abril 2, 1879.
403. *Ibídem*, marzo 23, 1879.
404. *Ibídem*, marzo 24, 1879.

405. *Ibídem*, abril 2, 1879.
406. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo 1, p. 104.
407. MIRÓ QUESADA SOSA, Aurelio. *Don José Antonio Miró Quesada.* Lima, 1995. Editora *El Comercio*, pp. 118, 119.
408. PAZ SOLDÁN, *Ob. cit.*, pp. 84 y 85.
409. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo 1, pp. 157 y 158.
410. *El Comercio*, abril 2, 1879.
411. *Ibídem*, abril 2, 1879.
412. *El Peruano*, abril 4, 1879.
413. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo 1, pp. 208-210.
414. *El Peruano*, abril 3, 1879.
415. *El Comercio*, abril 3, 1879.
416. ORTEGA, L., *Ob. cit.*, p. 377.
417. QUEREJAZU, *Ob. cit.*, p. 336.
418. *El Peruano*, abril 4, 1879. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo 1, p. 210.
419. *El Comercio*, abril 4, 1879.
420. *Ibídem*, abril 4, 1879.
421. *Ibídem*, abril 4, 1879.
422. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo 1, p. 210.
423. *El Peruano*, abril 4, 1879.
424. *El Comercio*, abril 5, 1879.
425. *Ibídem*, abril 5, 1879.
426. *Ibídem*, abril 5, 1879.
427. *Ibídem*, abril 5, 1879.
428. *Ibídem*, abril 5, 1879.
429. *Ibídem*, abril 5, 1879.
430. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo 1, pp. 192-193.
431. *Ibídem*, pp. 198-200.
432. *El Peruano*, abril 7, 1879.
433. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo 1, pp. 191-192.
434. *Diario de los Debates de la Cámara de Diputados.* Congreso Extraordinario de 1879. Lima, 1879, p. 5.
435. BASADRE, Jorge, *Ob. cit.*, pp.32-33.
436. CAIVANO, Tomás. *Historia de la Guerra de América entre Chile, Perú y Bolivia.* Picerno, abril 1882. Traducción por A.B.C., Madrid, octubre, 1882. Edición Secretaría General de Marina. Publicación del Museo Naval del Perú 1976, Capítulo III, pp. 160 y 161.
437. CARVAJAL, *Ob. cit.*, Tomo IX, Vol. 3, Capítulo IX, p. 955.
438. *El Comercio*, febrero 6, 1879. Ley del 7 de marzo de 1877, Presupuesto General sancionado por el Congreso Ordinario de 1877 para el bienio 1877-1878, p. 1, Lima, 1877. Imprenta de *El Comercio*.
439. *El Comercio*, enero 21 y 22; febrero 5; marzo 4, 1879.
440. *Ibídem*, enero 18; febrero 6; marzo 18, 1879.
441. *Ibídem*, enero 18, 1879.
442. *Ibídem*, marzo 3 y 5, 1879.

443. *Ibídem*, marzo 13, 1879.
444. *Ibídem*, marzo 18, 1879.
445. *Ibídem*, enero 29, 1879.
446. *Ibídem*, enero 4, 5, 7 y 8, 1879.
447. *Ibídem*, enero 2, 1879.
448. *Ibídem*, marzo 28, 1879.
449. *Ibídem*, enero 2, 1879.
450. *Ibídem*, enero 2, 1879.
451. *Ibídem*, marzo 24, 1879.
452. *Ibídem*, marzo 12 y 13, 1879.
453. *Ibídem*, marzo 12, 13, 14, 15, 28 y 31, 1879.
454. *Ibídem*, enero 2, 1879.
455. *Ibídem*, enero 3, 1879.
456. PALACIOS RODRÍGUEZ, Raúl. *Historia Marítima del Perú*. Lima, 1995, Tomo IX, Vol. 1, Capítulo III, pp. 345 y 356.
457. *El Comercio*, enero 2; febrero 5, 1879.
458. *Ibídem*, enero 4, 1879.
459. CASTRO DE MENDOZA, Mario. *La Marina Mercante en la República 1821-1968*. Tomo II, Cap. VII, p. 14.
460. *El Comercio*, febrero 11, 1879.
461. *Ibídem*, enero 4, 1879.
462. A.G.N. L.C. H4-0923 Asiento N° 346, pp. 271 a 273. Informe del Jefe de la 2da. Sección de la Dirección de Administración del Ministerio de Hacienda al Director. Lima, febrero 15, 1879.
463. *El Comercio*, febrero 11, 1879.
464. A.G.N. L.C. H4-427. Oficio del Ministro de Guerra y Marina al Ministro de Hacienda. Lima, marzo 21, 1878. L.C.H4-615. Oficio del Ministro de Guerra y Marina al Ministro de Hacienda. Lima, marzo 22, 1879.
465. *El Comercio*, febrero 3, 1879.
466. A.G.N. Libro H4-231 Asiento N° 174 p. 100.
467. *El Comercio*, enero 4, 1879.
468. *Ibídem*, febrero 3, 1879.
469. A.H.de M. L.C. 327, pp. 119-120.
470. *El Comercio*, febrero 19, 1879.
471. A.H.de M. L.C. N° 172, p. 312.
472. A.H.de M. L.C. N° 172, pp. 265, 268, 294, 301, 337 y 370. L.C. N° 327, pp. 105, 132.
473. A.H.de M. L.C. 262, pp. 141 y 143.
474. A.H.de M. L.C. 262, p. 143.

Capítulo II
PRIMERA ETAPA DE LA GUERRA: DISPUTA POR EL CONTROL DEL MAR

A. INTRODUCCIÓN

Durante 1878, los Gobiernos de Bolivia y Chile mantuvieron negociaciones respecto a la ley boliviana del 14 de febrero de ese año, que estableciera un impuesto de 10 centavos por quintal de salitre que exportase la Cia. de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta. Para Bolivia era un acto soberano. Para Chile, conforme lo plantease en noviembre de ese año, era una violación unilateral del Tratado de Límites de 1874 que, de no anularse el impuesto, retrotraería el límite entre ambos países al que existiera en 1866.

Durante todo 1878 el Perú, por negligencia o como se quiera llamarlo, no tuvo conocimiento de este impase. Bolivia por su parte, no fue consecuente con el Perú, al no informarle oportunamente de la situación generada, visto que comprometía la aplicación del Tratado de Alianza defensiva secreta de 1873, suscrita entre ambos países. En el curso de esos cinco años, el Perú no ejerció la vigilancia de la acción planeada para mantener el área del Pacífico Sudeste dentro de una situación de paz tan deseable y necesaria para su bienestar y desarrollo.

Es recién en los primeros días de enero de 1879, que el Perú tomó conocimiento del deterioro de las relaciones entre Bolivia y Chile, no de manera formal, sino por la lectura del diario oficial *La Democracia* de La Paz. El Gobierno peruano dispuso de inmediato el viaje a esa ciudad del Ministro Plenipotenciario, nombrado en octubre de 1878, con la misión primordial de interponer sus buenos oficios. Orden similar impartió al Encargado de Negocios del Perú en Santiago.

Simultáneamente, y reconociendo que el desarrollo de los acontecimientos podría culminar en un conflicto armado, dispuso el despliegue de algunos efectivos del ejército a la provincia de Tarapacá, así como el alistamiento de los buques de la escuadra. Chile, por su parte, tenía su escuadra en pie de guerra, a raíz de la tensa relación que mantenía con Argentina, también por asuntos limítrofes, pero que se atenuó en diciembre de 1878.

Las posiciones de Bolivia y Chile se endurecieron en enero y febrero de 1879. Los buenos oficios no surtieron efecto. El arbitraje contemplado en el tratado de 1874 no se materializó. En los primeros días de enero, el blindado chileno *Blanco Encalada* fondeó en Antofagasta, en misión de presencia naval. Tambien Chile desplegó tropas y buques hacia Caldera. El Perú insistió en su política de buenos oficios, pero sin éxito. Chile estaba receloso porque sabía extraoficialmente, de la existencia del tratado peruano-boliviano. El Gobierno de Bolivia decidió el embargo y remate de los bienes de la Cia. Salitrera y de Ferrocarril de Antofagasta, de propiedad anglo-chilena, que tendría lugar en la primera quincena de febrero. La prensa en los tres países exacerbaba los sentimientos de la opinión pública en cada uno de ellos y el viernes 14 de febrero de 1879, Chile ocupó el territorio boliviano hasta el grado 23, invocando su reivindicación, y asumiendo el control político y militar.

El Perú, recurriendo al último medio que le quedaba para evitar el conflicto tripartito, envió en misión oficial de mediación a Santiago, en calidad de Ministro Plenipotenciario, al doctor José Antonio de Lavalle. Por su parte, Bolivia había enviado a Lima como Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario al Ministro de Relaciones Exteriores Serapio Reyes Ortiz, con la misión de lograr que el Perú reconociera haberse llegado al *casus foederis* contemplado en el Tratado de 1873. Arribó a Lima poco antes de que Lavalle saliera para Chile, y aceptó esperar el resultado de sus gestiones. Por su parte, Bolivia declaró la guerra a Chile el sábado 1° de marzo.

Lavalle llegó a Valparaíso el martes 4 de marzo y desde un comienzo percibió que sus gestiones de mediación no tendrían éxito. Las cumplió, sin embargo, a toda cabalidad, con honestidad y patriotismo, durante los casi treinta días que tomaron. En ese lapso, el clima bélico se acentuó, las movilizaciones militares y cívicas también; las acusaciones oficiales mutuas recrudecieron; la misión Lavalle no tuvo éxito y el sábado 5 de abril Chile declaró la guerra al Perú, como ya se ha descrito.

PRIMERA ETAPA DE LA GUERRA: DISPUTA POR EL CONTROL DEL MAR

1. *ORGANIZÁNDOSE APURADAMENTE PARA UNA GUERRA*

"¡A la guerra! ¡A las armas! ¡Estamos preparados!" decían los medios de comunicación en los tres países. Pero, ¿era cierto? Bolivia y Perú no estaban preparados para la guerra, y menos para una guerra con adversario definido, ya fuera ofensiva o defensiva. Ademas no era solo cuestión de efectivos y medios militares, sino que había involucrados factores políticos, financieros, económicos, sociales, culturales, sicológicos e internacionales, todos íntimamente relacionados entre si. Ellos se irán viendo progresivamente a lo largo de este capítulo.

Ante los telegramas de Lavalle, el Consejo de Ministros, bajo la Presidencia de Prado, sesionó el viernes 4 de abril y, luego de escuchar el informe del Ministro de Relaciones Exteriores, Irigoyen, referente a la conversación que acababa de sostener con Serapio Reyes Ortiz, así como sobre el resultado infructuoso de la misión Lavalle, acordó por unanimidad que, en efecto, había llegado el momento de reconocer el *casus foederis*, debiéndose expedir el decreto supremo para el "fiel cumplimiento del Tratado de Alianza", acordando también el otorgamiento de plenos poderes al ministro Irigoyen para celebrar con Reyes Ortiz los protocolos de subsidios a Bolivia conforme al Art. 4° (debió decir 5°) del Tratado[1].

El Gobierno peruano en esta oportunidad, habiendo publicado en el Diario Oficial del viernes 4 de abril, las notas diplomáticas entre los ministros Irigoyen y Godoy, cursadas entre el lunes 17 de marzo y viernes 4 de abril, optó por no mantener mas en reserva la situación internacional. Así, el pueblo peruano se enteró oficialmente, por primera vez, de la existencia del Tratado de Alianza defensiva de 1873 con Bolivia, cuyo texto aparece en el Tomo IX, Volúmen 3, página 603.

Entendiendo el Gobierno que se debía una aclaración, el editorial de *El Peruano* del 5 de abril, con el título "El Tratado de Alianza defensiva entre el Perú y Bolivia", explicaba al pueblo en que consistía. Su publicación o divulgación no se había hecho mientras ambos países no lo acordasen, por su carácter secreto. Pero como en esa fecha se había firmado un Protocolo entre Irigoyen y Reyes Ortiz, en este sentido, es que se daba a conocer su existencia, su texto y la actitud asumida por Chile[2].

El mismo 5 se publicó el Protocolo N° 1, que daba a conocer la existencia del tratado secreto, en los términos siguientes:

"PROTOCOLO N° 1

Reunidos en el Ministerio de Relaciones Exteriores los infrascritos M.

Irigoyen, Ministro de ese ramo, y Serapio Reyes Ortiz, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Bolivia, en misión confidencial, convienen, de conformidad con lo dispuesto en el artículo adicional del Tratado de Alianza defensiva celebrada entre el Perú y Bolivia el 6 de febrero de 1873 y previa la exhibición de sus respectivos plenos poderes, en dar a publicidad a dicho Tratado.

En fe de lo cual, los infrascritos han firmado por duplicado la presente declaración, y han puesto en ella sus respectivos sellos. En Lima, 5 de abril de 1879. Firman *M. IRIGOYEN - SERAPIO REYES ORTIZ.*

Lima, abril 5, de 1879

Visto el protocolo anterior, apruébase en todas sus partes y, en consecuencia, dénse las órdenes necesarias para su cumplimiento.- Comuníquese y regístrese.- Rúbrica de S.E. *IRIGOYEN*"[3].

El domingo 6 de abril, se promulgó el decreto supremo que declaraba el *casus foederis*, que decía:

"Considerando

1° Que por el tratado de 6 de febrero de 1873 se hallan solemnemente comprometidas las repúblicas del Perú y Bolivia a garantizarse su independencia y soberanía así como la integridad territorial de sus respectivos territorios;

2° Que la ofensa arrojada por Chile a Bolivia con la ocupación del grado 23-24 de su litoral a título de "reivindicación", importa un ataque a los expresados derechos de Bolivia y está expresamente determinado en el inciso 1° del artículo 2° del mencionado tratado, como la primera y principal causa para que la alianza se haga efectiva;

3° Que el Enviado Extraordinario y Ministro Plernipotenciario en misión especial de Bolivia ha solicitado por orden expresa de su Gobierno, la declaratoria del *casus foederis* y la consiguiente ejecución del mencionado tratado; y que el Perú ha adoptado todos los medios conciliatorios para asegurar la paz entre las mencionadas repúblicas, interponiendo primero sus buenos oficios y ofreciendo después su mediación en forma, sin haber obtenido otro resultado del Gobierno de Chile que el de la declaratoria de guerra hecha por éste contra el Perú,

Decreto:

La República del Perú declara que ha llegado el *casus foederis* conforme al Tratado de 6 de febrero de 1873 celebrado con Bolivia; debiendo en consecuencia hacerse efectiva la alianza en todas y cada una de sus estipulaciones.

Los Ministros de Estado en sus respectivos despachos quedan encargados de dictar las órdenes necesarias para el fiel y exacto cumplimiento de este decreto y de hacerlo publicar y circular.

Dado en la casa de Gobierno en Lima a 6 de abril de 1879. Fdo. *MARIANO I. PRADO.- MANUEL IRIGOYEN*"[4].

A su vez, el art. 4° del Tratado decía:

"Art. 4° Declarado el *casus foederis*, las Altas Partes contratantes se comprometen a cortar inmediatamente sus relaciones con el Estado ofensor, a dar pasaporte a los Ministros Diplomáticos; a cancelar las patentes de los Agentes consulares; a prohibir la importación de sus productos naturales e industriales, a cerrar los puertos a sus naves". En cuanto a los pasaportes y patentes, quedó cumplido el viernes 4 de abril a pedido del ministro Godoy el mismo día, según nota de esta fecha del ministro Irigoyen. Las patentes consulares devueltas fueron 14 y comprendieron al Callao, Arequipa e Islay, Cerro de Pasco, Pisco, Lambayeque, Tacna, Paita, Iquique, Pacasmayo, Trujillo, Huacho, Arica, y Pisagua"[5].

Pero ya no había tiempo que perder, y aunque no conste como acuerdo del Consejo de Ministros en ese día o en anteriores, en *El Peruano* se publicó el viernes 4 de abril el decreto supremo por el que se declaraba en campaña el Ejército y Armada Nacionales, esto es, en pie de guerra. En otro artículo, se establecía que el Estado Mayor General, Comisarías y demás dependencias se organizarían por decretos separados, encargándose al Ministro de Guerra y Marina su debido cumplimiento[6].

Aunque no corresponde analizar al ejército, cabe sí una breve aclaración respecto al artículo 2°. En tiempo de paz, todos los cuerpos de ejército (caballería, infantería y artillería) estaban bajo la dependencia de la Inspección General del Ejército, con sede en Lima, es decir, no había un Estado Mayor General permanente, como es fácil comprobar en los presupuestos del Ramo de Guerra de la década de 1870. Pero en tiempo de guerra, se formaba el Estado Mayor General para todo el Ejército, y los Estados Mayores Divisionarios para cada división en campaña. Asi era la organización y, por lo tanto, carece de razón afirmar que al Estado Mayor General del Ejército eran destinados jefes y oficiales de capacidad e idoneidad cuestionadas.

Por el contrario, en concepto de esa época, el Estado Mayor era el órgano inmediato del Gobierno para comunicar sus órdenes al Ejército, Comandancias Generales y demas dependencias militares. Para ser admitido al Estado Mayor, era necesario haber sido "examinado rigurosamente" en las tácticas de caballería e infantería, del régimen interior y económico de un cuerpo, principalmente de geometría y estrategia, y ejercicio de la ojeada (reconocimiento) militar. Las obligaciones del Estado Mayor en guerra estaban confirmadas en un decreto de 21 de setiembre de 1859[7]. Si el ejército cumplió o no antes de 1879 en impartir la capacitación citada, no es de competencia de esta Historia analizarlo.

Como se ha visto en el Tomo IX, Vol. 2 de la *Historia Marítima del Perú*, la estructura de la Armada no contemplaba el órgano Estado Mayor a nivel alguno, aunque podría asemejársele a una Mayoría de Órdenes. Las Comisarías, conviene aclarar, no tenían la connotación policial que hoy se les da, sino la de administración de determinados recursos asignados para el funcionamiento del ejército o de la armada.

En la Orden General del mismo 5 de abril, la Inspección General del Ejército cumple el acuerdo del 4, asignando los comandos siguientes en el ejército:

General en Jefe del Ejército del Sur	General de división Juan Buendía
Jefe del Estado Mayor del Ejército del Sur	General de brigada Pedro Bustamante
Sub-Jefe del Estado Mayor General	Coronel Antonio Benavides
1a.Sección	Ayudante Gral. Coronel Francisco Bolognesi
Jefe de la 2a. Sección	Coronel graduado Santiago Contreras
Jefe de la 3a. Sección	Coronel graduado Manuel Carrillo y Ariza
Jefe de la 4a. Sección	Coronel graduado Francisco Goyzueta

Tambien fueron nombrado otros 16 oficiales, y como Jefe de Estado Mayor de la División de Vanguardia al coronel graduado Augusto Freyre[8]. En este momento no se consideró integrar un oficial de marina al Estado Mayor, ni siquiera como enlace.

Otros nombramientos fueron: el 21 de abril, don Manuel Pío Portugal, como Secretario de la Comandancia General de la 1ra. División del Ejército del Sur; el 8 de mayo, don Domingo de Vivero, como Secretario del General en Jefe del Ejército del Sur; y don Teobaldo E. Corpancho, como Secretario de la Comandancia General de la División de Vanguardia. Los sueldos fijados para dichos secretarios fueron de 200, 250 y 200 soles mensuales, respectivamente[9].

Por otro lado, el Gobierno aceptó la solicitud de los cadetes del Colegio Militar para formar una columna de vanguardia que en breve marcharía a campaña. Invitaba a todas las personas que deseasen inscribirse en dicho Colegio, a integrar tal columna, y compartir los riesgos que la amenazarían, visto que estaría a la vanguardia del ejército de operaciones[10]. Una nota periodística reseñaba que la columna formada por los cadetes del Colegio Militar y los estudiantes del Convictorio Carolino, avanzaba en su organización y preparación, y estaría en breve tomando parte activa en la guerra. Tenían ejercicios doctrinales diarios y prolongados. Para tranquilizar a las familias, se había dispuesto que ninguno se enrolase si no tenía adquirido el derecho de ciudadanía, es decir, 21 años cumplidos, para formar la columna carolina-militar. La comandaban los señores Eléspuru y La Torre[11].

Por decreto del 25 de marzo, se nombró Comandante General de la 2da. División del ejército que debía estacionarse en Iquique, al coronel Belisario Suárez[12].

El Ministro de Gobierno, don Juan Corrales Melgar, envió con fecha martes 8 de abril una circular a los Prefectos de Departamento sobre la declaratoria de guerra, en términos patrióticos y entusiastas. En una parte decía:

"Toca a US poner estos hechos en conocimiento de los dignos habitantes de ese departamento, a fin de que, apreciando la magnitud de la situación den completo ensanche a las manifestaciones de su patriotismo haciendo que cada hombre sea un soldado, presto a acudir al teatro de la guerra, y cada capitalista un cajero nacional, que ponga a disposición de su patria ultrajada, los ahorros de su trabajo"[13].

En otra circular a los Prefectos, del miércoles 9 de abril, firmada por Carlos Lisson como Director de Gobierno, por encargo del Ministro del Ramo, a los fines de organizar en alta escala la defensa nacional, mediante el acopio de armas, les decía:

"Con tan distinguido objeto, me ordena el señor Ministro dirigirme a US para que procediendo con el civismo que lo distingue, se dirija a los pueblos del territorio de su mando, excitando su patriotismo a fin de que entreguen las armas de guerra que poseen, remitiéndolas a esta capital a la posible brevedad"[14].

El martes 15 de abril se promulgó el decreto supremo sobre chilenos residentes.

"Art. 1° En el perentorio término de 8 días contados desde la fecha, salvo el de la distancia, saldrán del territorio nacional, todos los chilenos que actualmente residen en la República.

Art. 2° Quedan exceptuados de lo dispuesto en el artículo anterior:

1° Los chilenos comprendidos en los incisos 2° y 3° artículo 34 de la Constitución, y

2° Los que habiten en la República más de 10 años, siendo casados con peruanas y propietarios de bienes raíces; siempre que con su conducta no se hagan sospechosos al Gobierno, en cuyo caso se considerarán incursos en el art. 1°.

Art. 3° Los que no cumplan con este decreto en el caso fijado, serán internados a su costa, a los puntos que designe el Gobierno.

Art. 4° Los Prefectos de los Departamentos cumplirán estrictamente bajo la más severa responsabilidad este decreto. Lima, 15 de abril. *PRADO. JUAN CORRALES MELGAR*"[15].

Otro decreto supremo del jueves 17 de abril, hacía extensivo a todos los chilenos que residieran en el territorio de la República, sin excepción alguna, lo dispuesto en el art.1° del supremo decreto del 15, debiendo en consecuencia salir del país en el plazo fijado en el citado artículo[16].

El Ministerio de Gobierno, por la Dirección de Gobierno, promulgó el sábado 26 de abril una resolución normando el procedimiento a

seguir con los chilenos que no tenían recursos para salir del país, y en cumplimiento del decreto del 15 se resolvió:

"1° El Prefecto de Lima enviará al de Junín, a todos los chilenos que existen en Lima para que trabajen como peones en las minas de carbón de piedra de Agustín Tello.

2° Tello les abonará el jornal de costumbre y no permitirá su salida de las minas sin autorización expresa del Ministerio de Gobierno.

3° La Prefectura entregará a Tello el monto de los gastos que ocasiona el envío de los chilenos, que Tello cancelará con el descuento que haga de los jornales que devenguen.

4° Los Prefectos de Lima y Junín, adoptarán de común acuerdo las medidas para la seguridad de los chilenos en el viaje y en las minas. Fdo. *PRADO- CORRALES MELGAR*"[17].

El Prefecto de la Provincia litoral de Moquegua, M. Samuel Barrios, en nota de 22 de abril al Director de Gobierno acusándole recibo de su oficio del 12 sobre la orden ministerial de desocupar a los chilenos en 8 días, o su internamiento a 100 leguas de la costa, hizo publicar el bando respectivo para que enterados los interesados, se retirasen[18].

En cuanto a los subsidios para Bolivia, el Art. 5° del Tratado decía como sigue:

"Art. 5° Nombrarán también las mismas partes, Plenipotenciarios que ajusten por protocolo, los arreglos precisos para determinar los subsidios, los contigentes terrestres y marítimos o los auxilios de cualquier clase que deben procurarse a la república ofendida o agredida; la manera como las fuerzas deben obrar y realizarse los auxilios, y todo lo demás que convenga para el mejor éxito de la defensa. La reunión de los Plenipotenciarios se verificará en el lugar que designe la parte ofendida".

Cumpliendo, pues, el acuerdo del Consejo de Ministros, se reunieron en Lima Irigoyen y Reyes Ortiz, y días después se publicaron los protocolos respectivos de subsidios de Perú a Bolivia. Del texto de este artículo del Tratado, y de los antecedentes que se remontan desde antes de 1873, se aprecia que la parte más probable a ser ofendida era Bolivia, y que desde entonces el Perú, en su estrategia nacional jamás pensó en el curso de acción válido que se debería adoptar para no llegar primero al *casus foederis*, y de ser así, tener la condición militar y financiera para estar en capacidad de cumplir con su parte del Tratado, la más pesada a todas luces. Fue, evidentemente, una negligencia en la acción de Pardo y Prado, que se remonta a Balta, desde que tuviera los primeros indicios de pérdida de superioridad naval y de otros más.

En la sesión del Consejo de Ministros del lunes 14 de abril, bajo la presidencia de Prado, el Ministro de Relaciones Exteriores, Irigoyen,

dio cuenta de las negociaciones con el Plenipotenciario de Bolivia, Serapio Reyes Ortiz, que se habían materializado en un proyecto de protocolo al que dio lectura, siendo aprobado por unanimidad[19].

El Protocolo aprobado y suscrito decía:

"PROTOCOLO Nº 3

Reunidos los infrascritos Manuel Irigoyen, Ministro de Relaciones Exteriores del Perú y Serapio Reyes Ortiz, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Bolivia, completamente autorizados por sus respectivos Gobiernos para proceder de conformidad con el Art. 5° del Tratado de Alianza defensiva de 6 de febrero de 1873, a ajustar los arreglos precisos sobre subsidios y contingente de fuerzas de mar y tierra, para responder a la guerra que Chile ha declarado a ambas naciones; han acordado lo siguiente:

I

Bolivia contribuirá para la guerra con un ejército de tierra de 12,000 hombres y el Perú con 8,000 y toda su escuadra, a medida que las exigencias de aquella lo requieran.

Las expresadas fuerzas de tierra podrán aumentarse posteriormente en la proporción que este artículo señala, previo al respectivo acuerdo entre ambos aliados y los de la escuadra, si fuese posible y el Gobierno del Perú lo creyese necesario, y en el modo y forma que él determine.

II

Bolivia se obliga a indemnizar al Perú los gastos que le ocasione la guerra que le ha declarado el Gobierno de Chile a consecuencia de su alianza con ella; entendiéndose por tales gastos los extraordinarios de movilización de su ejército y armada, los de organización, sostenimiento y movilización de la fuerza extraordinaria de mar y tierra, los de compra de armamento y buques para el ejército o la escuadra, así como el valor de los buques y armamento perdido.

III

El Gobierno del Perú deberá llevar una cuenta especial de dichos gastos; la que será examinada, llegado el caso, por una comisión compuesta de un Comisario nombrado por cada una de las partes y un tercer dirimente que se elegirá por la suerte entre cuatro personas designadas por los Comisarios a razón de dos por cada uno. Esta comisión se reunirá en Lima a los cincuenta días de terminada la guerra y su fallo o del tercer dirimente en su caso, será definitivo.

IV

El Gobierno del Perú percibirá en los puertos de Arica y de Mollendo el cincuenta por ciento en plata de los derechos aduaneros de las mercaderías extranjeras que se introduzcan por dichos puertos para el consumo de Bolivia, y su cobro se hará con arreglo al arancel boliviano por los administradores peruanos, con intervención de los agentes aduaneros de

Bolivia creados por el Tratado de Comercio y Aduanas de 26 de octubre último, vigente entre ambos países. El producto de este cincuenta por ciento se aplicará a los gastos de la guerra, que haga el Perú y que Bolivia se obliga a indemnizarle conforme al artículo 2° del presente tratado; y su percepción se hará por el Perú hasta la completa cancelación de dichos gastos.

V

Además del cincuenta por ciento de los derechos aduaneros designados en el artículo anterior como fondo de amortización de los gastos de la guerra, Bolivia se obliga también a abonar mensualmente al Perú el cincuenta por ciento de los derechos que impusiere a la exportación del salitre que se haga por su litoral.

VI

El Perú percibirá también el cincuenta por ciento restante de los derechos aduaneros de que se ocupa la cláusula IV, en indemnización de los gastos que le ocasionare la alimentación del ejército de Bolivia durante el tiempo que permanezca en territorio peruano o chileno o en el Departamento Litoral de Bolivia; sin más deducción que la de la cantidad correspondiente al presupuesto de los agentes aduaneros en los puertos del Perú.

Se considera también como fondo en parte de la amortización de los gastos de provisiones al ejército de Bolivia, la suma de sesenta mil soles plata saldo de la subvención aduanera que el Gobierno del Perú ha retenido en su poder a solicitud de la Legación permanente de Bolivia.

VII

Si el éxito de la guerra fuera favorable a las armas de Bolivia y el Perú y se consiguiese de Chile la indemnización de los gastos que ella ocasionare, desaparecerá la obligación que pesa sobre Bolivia según artículo II.

VIII

Los buques y armamentos que se obtuviesen por el Perú para la guerra con Chile le quedarán, a la terminación de ésta como propiedad de Bolivia, salvo el caso de que el Gobierno del Perú prefiriese quedarse con ellos.

En fe de lo cual los respectivos Plenipotenciarios firmaron y sellaron con sus sellos particulares, por duplicado el presente Protocolo.

Hecho en Lima a los 15 días del mes de abril del año de gracia de 1879. Fdo. *M. IRIGOYEN. SERAPIO REYES ORTIZ*"[20].

Pero en los primeros días de mayo, y sin que mediara un acuerdo del Consejo de Ministros, se suscribió otro protocolo referido a la dirección aliada de la guerra y participación de la escuadra peruana, pero aprobado por el Presidente Prado el mismo lunes 5 de mayo, y que decía como sigue[21]:

"PROTOCOLO N° 4

Reunidos los infrascritos Manuel Irigoyen, Ministro de Relaciones Exteriores del Perú y Serapio Reyes Ortiz, Ministro Plenipotenciario de

Bolivia en misión especial, competentemente autorizados por sus respectivos Gobiernos; y teniendo en vista la necesidad de que haya unidad de acción en las operaciones de los ejércitos de las dos Repúblicas aliadas contra el enemigo común, han acordado lo siguiente:

I

El mando en Jefe de los ejércitos aliados corresponde al Presidente del Estado en cuyo territorio se encuentran aquellos.

II

El Presidente a quien según el artículo anterior no correspondiese el mando en Jefe, quedará con el ejército de su nación.

III

El Presidente que asumiese el mando en Jefe de los ejércitos aliados, podrá nombrar, si lo estima conveniente, un Jefe superior para el mando de su propio ejército.

IV

Si las fuerzas aliadas ocupan al mismo tiempo una parte del territorio peruano y otra del boliviano, el Presidente del Estado respectivo conservará el mando de la parte del ejército que esté en su territorio. Las órdenes que se expidan en este caso, serán de acuerdo los dos Presidentes; y cuando esto no fuera posible, se dará inmediato conocimiento de ellas al otro Jefe.

V

Careciendo Bolivia de escuadra, la del Perú estará sujeta a las exclusivas e inmediatas órdenes del Presidente del Perú, quien dará al de Bolivia conocimiento de sus operaciones.

VI

Si después de incorporados en el ejército unido los dos Presidentes, tuviese alguno de ellos impedimento para continuar con el mando de las fuerzas aliadas en su territorio, lo asumirá el otro, mientras dure dicho impedimento.

En fe de lo cual, los Plenipotenciarios que suscriben han firmado y sellado por duplicado el presente acuerdo en Lima a los cinco días del mes de mayo del año de mil ochocientos setenta y nueve. Fdo. *M. IRIGOYEN. SERAPIO REYES ORTIZ".*

El martes 6 de mayo, en sesión del Consejo de Ministros, bajo la presidencia de Prado, el ministro Irigoyen informó acerca de las dificultades del Gobierno de Bolivia para subvenir a los gastos del ejército que ya se había trasladado al Perú, a pesar de los esfuerzos hechos, manifestándose en los términos siguientes:

"Que a su juicio era indispensable prestar a Bolivia el auxilio que necesita, supuesto que dicho auxilio se va a emplear en el sostenimiento del ejército aliado que está destinado a defender los propios intereses de la República. En seguida propuso al Consejo de Ministros se diese al Gobierno de Bolivia en calidad de préstamo y sin interés alguno, la cantidad de

cien mil soles mensuales en billetes de circulación autorizada, mientras dure la presente guerra con Chile; debiendo acordarse con el Plenipotenciario de Bolivia el modo y forma de la amortización de las cantidades prestadas. El Consejo de Ministros después de un detenido debate, aprobó por unanimidad la propuesta del señor Ministro de Relaciones Exteriores, indicando que la amortización se hiciese en los mismos términos acordados en el Protocolo General de Subsidios"[22].

Al día siguiente se suscribía el Protocolo que sigue:

"PROTOCOLO N° 5

Reunidos los infrascritos, Manuel Irigoyen, Ministro de Relaciones Exteriores del Perú, y Serapio Reyes Ortiz, Ministro Plenipotenciario de Bolivia en misión especial, completamente autorizados por sus respectivos Gobiernos; y teniendo en consideración que los recursos del Gobierno de Bolivia no son, por ahora, bastantes para sostener el crecido ejército que ha levantado; adicionando el Protocolo de subsidios celebrado el quince de abril último, han acordado lo siguiente:

I

El Gobierno del Perú dará al de Bolivia en calidad de préstamo y sin interés alguno, la cantidad de 100,000 soles mensuales en billetes de circulación autorizada, mientras dure la presente guerra con Chile.

II

La amortización de las mensualidades que llegue a recibir el Gobierno de Bolivia, se hará en conformidad con la cláusula VI del expresado Protocolo, designando por los Representantes del Perú y de Bolivia el tipo del valor correspondiente en plata a la fecha en que se haga cada entrega.

En fe de lo cual, los Plenipotenciarios de ambos Países han firmado por Duplicado el presente acuerdo, en Lima a los siete días del mes de mayo de mil ochocientos setenta y nueve. Fdo. *M. IRIGOYEN. S. REYES ORTIZ*"[23].

Diversas comunicaciones procedentes de la Legación del Perú en Bolivia, fechadas mayo 12, 17, 24 y 26, pusieron en conocimiento del Gobierno que el Protocolo de Subsidios del 15 de abril, había generado críticas adversas en la opinión pública, la prensa y el Gobierno mismo, y todo indicaba que en La Paz, a pesar del tiempo transcurrido, nadie conocía su texto. Por eso Quiñones, en su nota del 24 pedía se le enviase oficialmente, y en la del 26 remitía un ejemplar del periódico *El Comercio* del 24 de mayo, que sin conocer su contenido lo tildaba de oneroso para Bolivia. En su nota del 26, Quiñones sugería a Irigoyen el establecimiento en La Paz de un periódico que defendiese los interesas de la Alianza y en especial los del Perú, o bien se subvencionara a alguno. Tanto el periódico como Quiñones consideraban perjudicial el mantener secreto sobre el protocolo.

El 4 de junio, el Ministro Plenipotenciario de Bolivia en Lima, Zoilo Flores, enviaba una nota a Irigoyen en la que, luego de una serie de consideraciones, concluía sugiriendo una reunión para proponer las partes en que su Gobierno estimaba eran susceptibles de una modificación equitativa, acto en el que expondría los fundamentos para tales cambios. El 15 de junio, en la sesión del Consejo de Ministros, Irigoyen dio lectura a dicha comunicación y luego de un amplio debate, el Consejo por unanimidad acordó autorizar al Ministro de Relaciones para que aceptase la modificación del Protocolo referido en los siguientes términos:

"1° Que Bolivia abonará solamente la mitad de los gastos expresados en la cláusula 2da;

2° Que la pérdida de los elementos de guerra que poseía el Perú el 5 del citado mes de abril no será de cargo para Bolivia, pero los adquiridos por aquel con posterioridad y que se perdieren o deterioren, serán en su mitad de la responsabilidad y cargo de Bolivia; y

3° Que una vez concluida la guerra los buques y demás elementos que hubiese adquirido el Perú para ella quedarán como de su propiedad por su justo valor apreciado por dos peritos o por un tercer dirimente en caso de discordia".

El 29 de junio, Quiñones acusaba recibo de una nota de Irigoyen del 18 de ese mes, por la cual le remitía copia del acuerdo suscrito el 17 entre el Ministro de Relaciones Exteriores Irigoyen y el Plenipotenciario de Bolivia, Flores, aprobado por resolución suprema del 17, modificando algunas de las estipulaciones del Protocolo del 15 de abril, que tambien acababa de recibir.

Al respecto Quiñones daba cuenta que Flores había comunicado por telegrama al Ministro de Relaciones Exteriores de Bolivia las modificaciones introducidas, cuyo primer efecto se tradujo en un editorial del periódico oficial *La Democracia* del 26 de junio, en el que se insinuaba "que Bolivia no es responsable al pago de la pérdida del blindado *Independencia*". Quiñones concluía su oficio expresando, como se dijera líneas arriba, que las modificaciones eran "bastante onerosas para el Perú; sin embargo, felicito a Ud. y a nuestro Gobierno, porque más bien pequemos de generosos"[24].

2. *LA LEGISLATURA EXTRAORDINARIA*

El Congreso Extraordinario convocado en marzo por el Presidente Prado para el jueves 24 de abril, se instaló efectivamente en esta fecha, y al inaugurar las sesiones dirigióle un Mensaje, reseñando las

gestiones de buenos oficios, mediación y arbitraje, que no prosperaron:

"Chile apoyado en frívolos pretextos, rompe bruscamente sus relaciones con nosotros, nos declara una guerra bajo todos aspectos injustificable, y comienza inmediatamente toda clase de hostilidades, bloqueando, bombardeando, incendiando los puertos indefensos del Sur. Chile dudó de nuestros deseos de paz por razón de nuestros aprestos militares, despliegue de tropas a Tarapacá, el tratado de alianza defensiva y nos consideró beligerante. Ante la acumulación en gran escala de elementos de guerra en Antofagasta, la prudencia aconsejaba ponerse en aptitud de defender, en caso dado, la honra nacional y la integridad de nuestro territorio, lo que explica nuestros aprestos y movimientos a la frontera Sur. La neutralidad armada no ha ofendido jamás a las naciones beligerantes. El Tratado solo tiene por fin asegurar la independencia, la soberanía y la integridad del territorio e impone al Perú el deber de agotar todos los medios para evitar su rompimiento y de llegarse, plantear el arbitraje de una tercera potencia. El Gobierno peruano se negó a cumplir el pacto y a dar las armas y otros auxilios a Bolivia, pues creía en la mediación. Declarada la guerra, el Perú la acepta con entusiasmo y patriotismo. Chile que solo se ha armado con el propósito de agredirnos, llegando hasta el punto de ofrecer su apoyo material y naval a los caudillos bolivianos a fin de que se apoderasen del antiguo Departamento de Moquegua, quiere la guerra. A ella vuela el Perú, cual corresponde a su dignidad ofendida y al valor de su Ejército y Armada. La guerra ha generado una unión peruana y la entrega generosa de la vida y hacienda de los peruanos, llenando las vacías arcas fiscales. El Ejército y Marina se ha acrecentado más allá de sus efectivos de paz fijados en el Presupuesto".

Prado concluía recordando que la convocatoria había sido para que el Congreso determinase "la conducta a seguir en el conflicto Chile-Bolivia, pero hoy eso ha cambiado inesperadamente simplificando la misión. Estamos en guerra con Chile y el Congreso deberá dar las disposiciones del caso", y declaraba abiertas las sesiones[25].

De inmediato, el Presidente del Congreso, doctor José Antonio García y García, contestó el discurso de Prado, condenando el accionar de Chile y reconociendo la justicia de todas las razones que expusiera:

"Los legisladores, decía, están tranquilos, no impacientes. La tranquila exposición, más los decretos que el Ministro de Relaciones Exteriores debe presentar, la previsión, los esfuerzos laudables del Ejército, servirán para ratificar que la obra del mal es obra exclusiva de Chile y el fruto maduramente preparado de largo tiempo atrás para arrebatar su sosiego y su grandeza, no a Bolivia, sino al Perú". García y García elogiaba la actitud del pueblo peruano y reiteraba que todos los proyectos e iniciativas del

Gobierno y representantes tendrían pronta acogida y la solución más favorable "a los bien entendidos intereses de nuestra causa". "Triunfaremos, concluía, porque nuestro triunfo, como ley necesaria del orden moral, es su manifiesta voluntad"[26].

En ambos textos resaltan las premoniciones sobre el futuro de la provincia de Tarapacá. Lo doloroso y reprobable es, que esta misma advertencia fue hecha al Presidente Balta en 1871, que habría de resultar real en 1884. ¡Que lección para la planificación de la seguridad nacional en el mediano y largo plazo!

En la primera ley que aprobó el Congreso el viernes 2 de mayo, se emitió un voto de gratitud a todos los extranjeros que habían manifestado sus simpatías por el Perú, especialmente para aquellos que habían ofrecido su generosa cooperación[27]. Posteriormente el Congreso aprobaría otras leyes que tendrían relación más directa con los aspectos políticos, militares, económicos, sociales, etc., como se aprecia a continuación en algunas de ellas.

El viernes 9 de mayo aprobó y el Ejecutivo promulgó el 10, el decreto supremo que regulaba el goce de los maquinistas contratados y que ya se viera en el Capítulo I[28]. El sábado 10 de mayo se promulgó la ley aprobada el 8 respecto al tráfico de cabotaje por buques extranjeros:

"Artículo único.- Permítase a los buques extranjeros, hasta nueva disposición del Congreso, hacer el comercio de cabotaje con las respectivas licencias de las aduanas, en la forma establecida para los buques peruanos"[29].

El 13 de mayo se aprobó establecer un derecho de exportación advalorem solo de 2% sobre el azúcar, en vez del aumento de 25% propuesto por el Ejecutivo para todos los derechos de aduana[30]. El viernes 16 de mayo se aprobó la ley que autorizaba a Prado a mandar las fuerzas armadas y salir del territorio, de acuerdo a los artículos 90 y 93 de la Constitución[31]. El 16 de mayo se aprobó la ley sobre efectivos de las fuerzas armadas:

"Art. 1° Autorízase al Poder Ejecutivo para aumentar las fuerzas de mar y tierra, hasta donde las circunstancias lo demanden; quedando aprobado el aumento hecho en dichas fuerzas antes de la promulgación de esta ley.

Art. 2° Autorízase igualmente para movilizar las Guardias Nacionales de toda la República"[32].

El sábado 17 de mayo se promulgó la ley que autorizaba al Poder Ejecutivo para que a la brevedad posible, invirtiese hasta la cantidad de un millón de libras esterlinas en la compra o construcción de buques de guerra que reunieran, en cuanto al poder, resistencia y

velocidad, todas las mejoras alcanzadas en el Ramo de Marina[33]. La ley del 16 de mayo, como se acaba de ver, legalizó, pues, los aumentos que ya se habían realizado en los efectivos militares y autorizó la movilización de las Guardias Nacionales en toda la República. Así, entonces, se aprecian una serie de medidas oficiales y de voluntarios del pueblo para integrarse a la defensa de la patria agredida.

Es muy difícil, casi imposible por insuficiencia de las fuentes, reconstruir en este trimestre diversas acciones que hicieron a la organización para la guerra, sea respecto del ejército, Guardia Nacional y aliados, motivo por el cual solo se hará referencias a las más significativas, o similares, que inciten a otros a investigar más este tema.

Así, por ejemplo, al movilizar los batallones de la Guardia Nacional, fue necesario nombrar oficiales del ejército como instructores, que unas veces estaban en un batallón y luego eran cambiados a otro destino. Para este fin, y sin que ello sea exhaustivo y exclusivo, se nombraron instructores para los batallones: 7 y 8 de Lima, de la provincia de Huamachuco, de Moquegua, de la ciudad de Cajamarca, y de las compañías 7 y 8 del batallón de Tarma[34]. También se dictaron algunas disposiciones, como el nombramiento del coronel Segundo Leyva como Inspector General de la Guardia Nacional, en lugar del general M. Rivarola, y al teniente coronel J. Basalt Castro como Jefe de Asamblea de los batallones 3 y 4 de la Guardia Nacional de Lima[35].

En relación con la instrucción, por ejemplo, se convocó desde el lunes 7 de abril a los ciudadanos inscritos en el batallón 11 al cuartel Guadalupe. Posteriormente, a fines de mayo, el Prefecto de Lima decretó el inmediato alistamiento en Lima de la Guardia Nacional[36].

En el esquema orgánico del Ejército, desde la época de paz, se denominaba de línea o permanente a los cuerpos que existían de acuerdo al Presupuesto, que fijaba sus efectivos. En este sentido, se estableció como dotación de jefes y oficiales del batallón 11 de línea, el número de 33, de los cuales seis integraban su comandancia y el resto en las seis compañías de que constaba. Por otro lado, el sábado 10 de mayo, el Presidente Prado dispuso que este batallón 11, conservando su número, fuese reconocido como Junín[37].

El lunes 28 de abril, el Prefecto de Arequipa fue autorizado para organizar un nuevo cuerpo del ejército de línea, aprobándose también el cuadro de jefes y oficiales que debían componerlo. La resolución establecía que los jefes y oficiales de la Guardia Nacional que lo componían, fuesen reconocidos como oficiales del ejército. El batallón tendría el N° 18 de línea y se llamaría Arequipa[38]. Conviene aclarar que

los empleados públicos que servían como jefes y oficiales de la Guardia Nacional, percibían el sueldo de la clase militar que investían. Así lo informaba el 27 de abril el Director de Guerra al Ministerio de Hacienda[39].

Siendo de suma importancia la organización de un Ejército de Reserva, el sábado 24 de mayo se nombró como su General en Jefe, al general Manuel de Mendiburu, al momento Ministro de Guerra y Marina. Como Jefe de Estado Mayor, al general de brigada Javier de Osma, y Subjefe al de igual clase Manuel Rivarola. Al no estar en operaciones, tendría tres secciones: 1a., que se entendería de la secretaría y materia de justicia; 2a., de organización e inspección en todos los ramos, y 3a., en asuntos del servicio, del diario histórico, su resumen y estadística. En la relación de jefes y oficiales de este Ejército, figuran como Comandantes Generales de las Divisiones 3a. y 4a. los coroneles Segundo Leyva y Norberto Eléspuru. El decreto incluía el nombramiento del general Nicolás Freire como Inspector General de la Guardia Nacional[40].

El domingo 22 de junio, es decir 28 días después de su formación, el Ejército de Reserva con 10,000 soldados, pasó revista frente al Presidente de la República en ejercicio, general La Puerta, acompañado de los ministros y edecanes de gobierno. Se llevó a cabo en la carretera que une Lima a Callao. El 23 de junio, el E.M.G. del Ejército de Reserva trascribió una nota del Ministro de Guerra y Marina, de felicitación por la revista pasada. Formaban este Ejército, los batallones provisionales de línea, los del ejército permanente, las columnas que habían venido de Tarma, Cerro de Pasco, Jauja, Chota y Trujillo, y las que se habían formado recientemente en esta Capital. Su objeto no solo era defender el centro de la República, sino acudir al teatro de la guerra si era necesario[41].

Un artículo en *El Peruano*, consignaba que el Perú tenía 20,000 hombres entre Iquique y los departamentos del Sur, y 10,000 en la Capital y el Callao. Además, decía que sería muy fácil formar un nuevo ejército del Norte compuesto de 10,000 hombres. El de Bolivia se podía calcular en 10,000 hombres organizados, sin perjuicio de otros 10,000 que podían formarse a la primera llamada.

No parece exagerado, decía la nota, el cálculo de 50,000 para los dos ejércitos, creyendo que pronto solo el Perú excedería esas cifras. Pero según el *South Pacific Times*, que alababa el empeño patriota, el Perú y Bolivia tenían más de 20,000 en el centro de las operaciones, o sea en los departamentos del Sur; 20,000 más o menos ambos

ejércitos de reserva, y otros 10,000 más que podrían estar listos en el Norte. Eran pues 50,000. "Todo se ha hecho rapidísimo"[42].

El general Mariano Ignacio Prado, como se ha visto, asumió la Suprema Dirección de la Guerra. Como Secretario General fue designado el doctor Mariano Alvarez, que a su vez era Auditor de Marina, lo cual generó una incompatibilidad, que se resolvió al confirmársele por el Ministerio de Guerra y Marina, solo como Secretario General, y en ese carácter se verán muchos oficios de él. Por otro lado, el Presidente Prado al ser designado como Supremo Director de la Guerra, con todas las atribuciones de un General en Jefe en Campaña, generó otra incompatibilidad, referida al sueldo que debía percibir. El Gobierno, considerando su elevado rango y a lo que se había acostumbrado en casos similares, y no habiendo ley alguna que le confiriera el cargo referido, declaró que su sueldo correspondía al de Presidente de la República, con cargo a los gastos extraordinarios del ramo de Guerra. Situación similar se presentó con los edecanes que tenía Prado como Presidente. Al acompañarlo éstos como Ayudantes de campo, se declaró por el Gobierno que su sueldo debía corresponder al goce del arma de caballería. Estas tres decisiones sobre precisión de funciones y sueldos, fueron comunicadas por el Ministerio de Hacienda al Comisario General del Ejército en Campaña[43].

Obviamente, todas estas movilizaciones, enganches, etc., deben haber producido algunos inconvenientes que llevaron a que se promulgara, por medio de una Orden General del Ejército, el decreto del martes 20 de mayo firmado por el General en Jefe Osma, con la disposición siguiente: 1° Que el reclutamiento estaba prohibido por la Constitución y las penas por practicarlo; 2° Que reglamenta los llamados cuerpos provisionales, sobre su nombre de la provincia, título de voluntarios, etc. Entre ello se normaba lo conocido por Asamblea de la Guardia Nacional; 3° Que a partir de la fecha no se admitirían a voluntarios, desertores aprehendidos, sin aprobación del E.M.G., ni tampoco bajas sin la respectiva licencia del E.M.G.[44]

El lunes 7 de abril la Sociedad de Artesanos de Auxilios Mutuos ofreció sus servicios al Ministerio de Gobierno. Pocos días después, el ministro Corrales agradecía en nombre del Gobierno, "los servicios profesionales sin remuneración alguna, no obstante hallarse afiliado en los diversos cuerpos de la Guardia Nacional" y que se "aceptaban los servicios personales de los recurrentes en la guardia urbana que se organizará en esta capital, con tal que ellos no sean llamados al servicio activo en los cuerpos cívicos a que pertenecen; y dándoles las gracias por tan patriótico como espontáneo ofrecimiento"[45].

El miércoles 7 de mayo, el señor Adolfo King, oficiaba al Comandante General de Marina acerca de un oficio del 4 del Ministro de Guerra y Marina que le fuera transcrito, y decía haber "alistado los 40 hombres que cuentan en la razón adjunta y solo aguardo las órdenes de US para embarcarlos"[46]. Mencionaba la necesidad de uniformarlos, para lo que pedía un vestido, un par de zapatos, y una frazada por hombre, y un adelanto de 15 soles para que pudiesen atender las necesidades de sus familias antes de la partida. Estos 40 artilleros deberían marchar a las baterías de Arica a órdenes del capitán Adolfo King y subteniente Manuel J. Vargas Macline.

El viernes 23 de mayo el Director de Guerra acusó recibo de una nota del Director de Gobierno del lunes 19 de mayo, que enviaba el Prefecto de Loreto en abril 29, reflejo del entusiasmo de la población hasta en lugares remotos de la Capital, como se aprecia a continuación:

> "Convocado el vecindario de esta ciudad al local de mi despacho con motivo de la noticia trasmitida por la Prefectura de Amazonas sobre el bloqueo de Iquique por buques de la escuadra chilena; después de leerse la proclama dos de cuyos ejemplares impresos tengo el honor de adjuntar a US y de hacerse por todos los ciudadanos enérgicas protestas contra la conducta ingrata de Chile en patrióticos discursos, resolvieron suscribir el acta que en copia certificada incluyo a US a petición del pueblo, y que esto no obstante quedase abierta la inscripción. Cerrado dicho documento y denominados los jefes del batallón que debe marchar a esa Capital, procedióse a tomarse cuenta de los ciudadanos que a porfía pedían alistarse.
>
> Imposible me sería, señor Director, dominado de una excitación que me fatiga, hacer palpar a US el fervoroso entusiasmo que el deseo de participar en las glorias de la guerra ha despertado en este pueblo, tan apacible, y por lo mismo tan enérgico al conmoverse; y me alienta la esperanza de que su conducta manifestará a la república cuanto he manifestado y no me es dado expresar a US.
>
> Tan distante estos pueblos de aquellos que tendrán el honor de aparecer en la Historia, como los eminentes campeones de la patria, triunfando no cabe duda, en la justa defensa del honor nacional; les resta siquiera el consuelo de participar de la misma indignación que aquellos experimentan, protestando tan aleve atentado de Chile, y ofrecer unánimes marchar al teatro de las conflictos si aún fuese necesario, además del cuerpo que en breve se dirigirá hacia esa.
>
> Dígnese señor Director, manifestarlo así al señor Ministro para el conocimiento de S.E. el Presidente de la República"[47].

Como también se había movilizado a las fuerzas de Gendarmería y de Policía, surgía el problema de la vigilancia del orden público en las

ciudades. La solución fue la formación de la llamada "Guardia Urbana". En la Capital, según anunciaba *El Peruano*, comenzó a prestar sus servicios desde el sabado 21 de junio a las 6 p.m. Las columnas eran: Tipográfica, Comercio, Salvadora y Colonia española. Después seguirían la inglesa, italiana, etc. En este mismo diario, se anunciaba también que un batallón de 800 plazas, bien disciplinado y uniformado había salido del Cuzco el jueves 5 de junio para unirse al Ejército de Vanguardia. Lo conformaban siete batallones de Guardia Nacional[48].

La guerra, como acto de violencia que genera muertos, heridos y otras desgracias no solo al personal militar, sino tambien a la población civil, que requiere cierto tipo de atención humanitaria, fue motivo de un decreto del jueves 17 de abril, aprobatorio del plan de organización de las ambulancias civiles. Mediante resolución del sábado 19, el Ministerio de Justicia, para cumplir su art. 1°, nombró a dieciséis doctores y ciudadanos como integrantes de la Junta Central, que fueron: Dr. M. Bandini, Dr. J. A. Roca, Dr. M. Porras, Dr. M. Odriozola, Dr. J. de la Riva Agüero, Dr. M. M. del Valle, Dr. M. Tovar, Dr. J. C. Ulloa, Emilio Fort, Dr, M. Dulanto, J. F. Loredo, R. Pratolongo, Ramón Azcárate, P. Correa y Santiago, Dr. J. M. Macedo y B. Roca y Boloña. Dicha junta si lo juzgase conveniente, designaría de entre ellos los cuatro que quedarían como suplentes[49].

El Peruano del lunes 7 de julio consignó varias cartas relacionadas a la Sociedad de Cruz Roja, fechadas en Iquique el miércoles 11 de junio, dirigidas al Benemérito señor General en Jefe del Ejército del Sur, desagraviando al coronel Belisario Suárez, ante cargos formulados por *El Comercio* de Lima. Las firmaban Julio Sandoval por la Comandancia de Ambulancias N° 1, Ignacio Alván Director de la 2a. Ambulancia, y Luis del Castillo, Director de la Ambulancia[50]. El tema de la Cruz Roja fue considerado por los tres países en guerra, a tenor del oficio que el sábado 7 de junio cursara el Ministro de Relaciones Exteriores al de Guerra y Marina, en los términos siguientes:

> "El señor Ministro de RREE de Chile por conducto de la Legación belga en Santiago y de la Junta de Ambulancias de esta Capital, indica la conveniencia de dar a conocer la adhesión de los Gobiernos de Perú y Chile a la Convención de Ginebra que ha creado la obra humanitaria de la Cruz Roja, a cuyo fin pudiera darse de esto noticia en la O.G. de ese ministerio a todas las tropas de mar y tierra.
>
> Siendo obvias las razones de conveniencia que existen para dar publicidad al decreto supremo de adhesión, ruego a US se sirva dar sus órdenes en este sentido y además si lo juzga conveniente comunicarlo al Excmo. señor general Director de la Guerra en Campaña, quien sin duda

aprovechará la primera oportunidad para hacer igual comunicación a SE el Capitán General Presidente de Bolivia don Hilarión Daza. Debo agregar a US que con esta fecha recomiendo a nuestro Plenipotenciario en La Paz que indique al Gobierno de Bolivia la conveniencia de su adhesión al pacto de Ginebra, si ya no lo ha hecho"[51].

3. LA ARMADA SE ORGANIZA

En lo que respecta a la Armada, también se tomaron diversas acciones de organización, particularmente a partir de mayo. Así, al jueves 8 de mayo la Comandancia General de Marina, la Mayoría de Órdenes del Departamento y la Comandancia de Arsenal[52], tenían la dotación siguiente:

Comandante General de Marina	Contralmirante Antonio de la Haza
Secretario	Capitán de fragata Gregorio Pérez
Comisario de Marina, Adjunto	Manuel F. Llaque
Ayudante	Capitán de corbeta graduado Manuel Alzola
Ayudante	Sargento mayor Teodoro Bedoya
Archivero	Oficial 2° C.P. Santiago Becerra
Amanuense	Víctor Castilla
Amanuense	Miguel Dávila
Escribano	Alejandro O. Deustua
Mayoría de Órdenes del Dpto.	Capitán de navío Amaro G. Tizón
Comandante de Arsenales	Capitán de navío graduado Miguel Ríos
Jefe	Capitán de corbeta José B. Benavides
Secretario	Capitán de corbeta Alberto Valle Riestra
Ayudante	Teniente 1° Antonio Jimeno
Ayudante	Teniente 1° graduado Vicente Espinosa
Ayudante de la Comandancia de Arsenales	Artillero de Marina José Guerrero
Almacenero	Florentino Vinces
Almacenero	Fernando O. Rueda
Archivero	Alcibíades Alvarado

El sábado 10 de mayo, como anticipo de las operaciones que emprendería la escuadra, se promulgó una resolución que organizaba a los buques de la Armada en tres divisiones[53]:

División Naval	Buques	Comandante General	Mayor de Órdenes
1ra.	Monitor *Huáscar* Fragata *Independencia* Transporte *Chalaco*	Capitán de navío Miguel Grau	Capitán de navío graduado Enrique Carreño
2da.	Corbeta *Unión* Cañonera *Pilcomayo* Transporte *Oroya*	Capitán de navío Aurelio García y García	Capitán de fragata Gregorio Pérez
3ra.	Monitor *Manco Cápac* Monitor *Atahualpa* Transporte *Limeña*	Capitán de navío Camilo N. Carrillo	Capitán de navío graduado Ricardo Cavenecia

Los tres comandantes generales asumieron sus puestos entre el 10 y 11 de mayo. El único que no tenía comando de buque al mismo tiempo, era Aurelio García y García. El capitán de fragata G. Pérez no hacía mucho que había pasado del comando del *Huáscar* a la Secretaría de la Comandancia General de Marina. Ahora estaba en la Mayoría de Órdenes de la 2a. División. Nótese también, que M. F. Llaque era Comisario de Marina adjunto, pues el Comisario de Marina titular, era el capitán de fragata Juan B. Cobián. A él, según disposición del Ministro de Hacienda, Izcue, del martes 17 de junio, la Caja Fiscal del Callao debía entregarle semanalmente, de los contingentes que recibiera la Aduana de ese puerto, la cantidad de 4,000 soles para que con ellos cubriese los gastos que demandara el servicio de la Armada Nacional[54]. Sin embargo, en una acción discordante, se expidió el 12 de mayo otra resolución suprema según la cual se nombraba Mayor de Órdenes de la Escuadra en campaña, al capitán de navío graduado Gregorio Casanova; primeros ayudantes a los capitanes de fragata graduados Antonio C. de la Guerra y Manuel Melitón Carbajal y al capitán de corbeta Elías Aguirre; segundos ayudantes al teniente 2° Felipe La Torre Bueno y al alférez de fragata Pedro Roel; amanuenses al oficial 2° de la Dirección de Marina Ricardo Suárez y al de la misma oficina Enrique Balaguer, y Mayores de Órdenes Divisionarios a los anteriormente citados. Y se dice discordante porque la Escuadra no existía como organización, y en consecuencia no había tampoco Comandancia General.

Como se puede apreciar, era una distribución racional de los diversos tipos de buques de que constaba la escuadra. Así, en la 1ª División estaban los dos blindados de alta mar; en la 2ª, los dos buques de guerra de madera y, en la 3ª los dos monitores, que no podían navegar en escuadra en alta mar, sin perjudicar la velocidad de los

Organización de la Escuadra Peruana en mayo para la campaña naval

1ª División Naval



Comandante General
Capitán de navío
M. Grau



Comandante *Huáscar*
Capitán de navío
M. Grau



Comandante *Independencia*
Capitán de navío
J.G. More



Comandante *Chalaco*
Capitán de navío
M.A. Villavisencio

2ª División Naval



Comandante General
Capitán de navío
A. García y García

*

Comandante *Unión*
Capitán de navío
N. Portal



Comandante *Pilcomayo*
Capitán de navío
C. Ferreyros



Comandante *Oroya*
Capitán de navío
T. Raygada

* No se ha ubicado fotografía en los repositorios investigados.



Comandante General
Capitán de navío
Camilo N. Carrillo



Comandante *Atahualpa*
Capitán de navío
G. Miró Quesada*



Comandante *Manco Cápac*
Capitán de navío
C.N. Carrillo



Comandante *Limeña*
Capitán de navío
J. Raygada

* Archivo fotográfico familia G. Miró Quesada.

demás, tal como había quedado demostrado durante las operaciones de la Escuadra de Evoluciones en 1874. Su capacidad se limitaba, entonces, a la defensa de puertos, con salidas cortas. Además, cada división tenía incorporado un transporte para apoyo logístico.

Para racionalizar las comunicaciones, el Mayor de Órdenes del Departamento comunicó el martes 13 de mayo a los comandantes de los buques de la escuadra, que en todos los asuntos relativos al servicio se entenderían directamente con los Comandantes Generales de la división a que pertenecían. Elevado este procedimiento al Ministro, fue complementado el jueves 15 al disponer que mientras no se nombrase Comandante General de la Escuadra, los Comandantes Generales de División darían sus órdenes a los buques vía la Mayoría de Órdenes de la División y mientras se encontrasen en el Callao, se entenderían con el Comandante General de Marina en todo lo relativo a las naves de su comando[55]. La realidad fue que nunca se nombró aquella Comandancia General.

Por decreto del lunes 12 de mayo, Casanova, Carbajal y otros oficiales y personal de la Dirección de Marina, fueron trasladados a la Mayoría de Órdenes de la Escuadra en campaña, que en un comienzo estuvo integrada de la siguiente manera[56]:

Mayoría de Órdenes	Capitán de navío Gregorio Casanova
Primeros Ayudantes	Capitán de fragata graduado Antonio C. de la Guerra
	Capitán de fragata M. Melitón Carbajal
	Capitán de corbeta Elías Aguirre
Segundos Ayudantes	Teniente 2° Felipe La Torre Bueno
	Alférez de fragata Pedro Roel
Amanuenses	Oficial 2° C.P. Ricardo Suárez
	Enrique Balaguer

Pero esta dotación experimentó cambios al poco tiempo, pues de la Guerra fue designado Ayudante de Campo del Presidente Prado; y Elías Aguirre y Pedro Roel, pasaron a la dotación de la *Unión* por resolución del viernes 16 de mayo.

Un decreto supremo del lunes 12 de mayo, creó la Comisión Consultiva de Operaciones Navales[57], cuyo objeto sería "atender en todo lo relativo a las operaciones militares que han de emprenderse durante la presente guerra". Sus miembros iniciales fueron los capitanes de navío Francisco Carrasco, Ramón Azcárate, Manuel Villar y Lino de la Barrera. Aparte de una comunicación de Carrasco de mayo 19, en su calidad de Presidente de la Comisión Consultiva al Director de Marina, informando que "el sábado 17 del presente se reunió por invitación mía la Comisión de Jefes de la Armada creada por decreto supremo

del 12, como Junta Consultiva de las Operaciones Navales que deben emprenderse durante la campaña; y una vez instalada, con el quorum respectivo, resolvió por unanimidad de votos, que yo como su Presidente por la antiguedad de mi clase, me dirija a US participándole nuestra instalación y manifestándole que estamos pronto a ocuparnos de cualquier asunto que el Gobierno se sirva encomendarnos". No se ha encontrado, después de éste, un solo documento o referencia verbal, sobre el papel que desempeñara la Comisión. Su duración fue efímera: !cinco días! Todo indica, empero, que casi simultáneamente con estos nombramientos, y al asumir Prado la Suprema Dirección de la Guerra, con su Cuartel General en Arica, esa Comisión con sede en Lima devino en inoperante, como que así sucedió, o bien pudo trasladarse también a Arica, integrando el Estado Mayor de la Suprema Dirección de la Guerra, confiriéndole una estructura conjunta, que es lo que habría correspondido.

En efecto, el viernes 16 de mayo al zarpar para Arica el convoy y a pedido de Grau al Comandante General de Marina, Carbajal pasó como Secretario de la Comandancia General encargada a Grau por el ministro Del Solar en sus instrucciones del 15 de mayo. Todos estos cambios, en el lapso de cuatro días, hicieron inoperante dicha Mayoría, creada para una Comandancia General de Escuadra que jamás se conformó. Se puso así en evidencia una desorientación: el 10 se crearon las divisiones con sus mayorías, el 12 la de escuadra y el 12 la Comisión Consultiva de Operaciones Navales. Las dos últimas no funcionaron.

Una resolución del jueves 15 de mayo aprobó el cuadro de dotaciones de los pontones propuesto por el Comandante General de Marina, y nombró como su jefe al capitán de fragata Mariano Melgar, encargado de su cuidado y conservación, así como recibir y guardar todos los artículos que se les remetiera para depósito. El Jefe dependería de la Mayoría de Órdenes de la Comandancia General de Marina[58].

Dotación	Vapor *Luisa*	*Pontón N° 1 (King of Italy)*	*Pontón N° 2 (William Carwall)*	*Pontón N° 3 (Pachitea)*	*Pontón N° 4 (Loa)*
1er. Guardián		1	1	1	
4to. Maquinista	1				
Despensero	1				
Fogonero	1		1		
Carbonero	1				
Marineros	2	2	4	4	2
TOTAL	6	3	6	5	2

4. LOS CIVILES SE ENROLAN EN LA ARMADA

El sábado 19 de abril, el Gremio de Calafates y Carpinteros de la Maestranza del Callao en número de 37, presentó al Comandante General de Marina un Memorial ofreciendo sus servicios y vidas en defensa de la patria. Más tarde, el jueves 26 de junio de la Haza sugirió y solicitó autorización al Ministro de Guerra y Marina para formar un cuerpo "en el que estén reunidos los diversos gremios que continuamente son ocupados con tal objeto" para diversos menesteres. Sería un batallón, que con el nombre de Artillería Naval, pudiera atender necesidades de la escuadra. Enrolaría a carpinteros, calafates, ingenieros mecánicos, y otros que pueden "adquirir la práctica necesaria en el manejo de la artillería de grueso calibre que como US sabe, ha menester de individuos que reúnan condiciones especiales". Seguro de ser aceptada, informó haber convocado la primera reunión para el domingo 6 de julio. Pues bien, el 5 de julio el ministro Mendiburu aprobó la formación de una Columna de Artillería Naval, dejando la organización a iniciativa de la Comandancia General de Marina, pero sin incluir a nadie de la Guardia Nacional de la provincia. "Los domingos, dice, pueden recibir entrenamiento de la artillería gruesa, debiéndose avisar al Prefecto del Callao"[59].

El capitán de fragata José Sánchez Lagomarsino informó el lunes 7 de abril al Ministro de Guerra y Marina, que desde esa fecha estaba acuartelada "la Columna Constitución de la Guardia Nacional, en mérito de haber aceptado US a nombre del Supremo Gobierno, el ofrecimiento hecho por sus jefes y oficiales y soldados para prestar sus servicios a la Patria en el mar, en el actual conflicto internacional". Sánchez manifestaba también, que la gente que la conformaba estaba "familiarizada con los servicios de mar", haciéndola apropiada para "prestar sus mejores y positivos servicios a bordo de los buques de la Escuadra como guarnición y tripulación a la vez", permitiendo así que las "guarniciones de tropa de línea que sirven en los buques fuesen reemplazadas" por ser más importantes sus servicios en las filas del ejército. En consecuencia, solicitaba que el Supremo Gobierno aceptase sus servicios e impartiese las respectivas órdenes para su armamento y sostenimiento, pues en lo que a vestuario se refiere sería atendido debidamente por el Consejo Departamental y Provincial. Concluía expresando que "respecto del que suscribe, debo advertir a US señor Ministro que este paso no impedirá que el Supremo Gobierno me considere en el cuadro de algunos de los buques adonde mi profesión me obliga y en el carácter que mis servicios lo reclaman".

El Comandante General de Marina informó el 8 al Director de Marina que la Columna Constitución ya estaba acuartelada en el local del Arsenal de Marina, y como parte de su dotación ya estaba prestando servicios en los buques de la Armada, se hacía necesario dictar las órdenes del caso para atender sus necesidades en general. En el mismo día, el ministro del Solar dispuso que por la Caja Fiscal del Callao se atendieran sus necesidades diarias, para lo cual la Comandancia General debía pasarle la relación nominal, cargándose el gasto a la partida de imprevistos del ramo de Marina[60].

Evidentemente, los integrantes de la Columna y sus familias, vivían normalmente de su trabajo, por lo que Sánchez planteó el sábado 12 de abril, ante el Comandante General por la vía del Mayor de Órdenes que:

> "Los individuos de ese cuerpo enrolados voluntariamente en él, tienen pequeños negocios y numerosa familia y aunque se prestan a servir en los buques con decisión y entusiasmo, desean que por lo menos se atiendan a sus mujeres e hijos con la cantidad suficiente para que puedan subsistir mientras ellos cumplen los deberes que la Patria les ha impuesto y propone que esos individuos continúen pasando sus revistas como pertenecientes a la Guardia Nacional, para que los 50 centavos diarios a que tienen derecho ingresen a la Caja de la Columna y pueda el 3er. jefe encargarse de entregarlas a sus mujeres e hijos, quedando con esa comisión, cuando el resto de la fuerza con el comandante y su 2do. sean llamados a otro punto de la República, donde las circunstancias requieran sus servicios, sin que la medida propuesta sea un obstáculo para que todos los individuos embarcados o que se embarcarán, queden exclusivamente a órdenes de los comandantes respectivos y dedicados al servicio que tuvieren éstos a bien señalarles".

El Mayor de Órdenes al tramitar la propuesta de Sánchez, informó de aquellos que ya estaban siriviendo en el *Huáscar, Manco Cápac* y *Atahualpa*, y que siendo los fundamentos expuestos por Sánchez dignos de ser tenidos en consideración, decía: "Que debe accederse a lo que pide, bien aceptando lisa y llanamente lo que propone o modificando la medida indicada, pues es indispensable que los individuos de la Columna al embarcarse lleven consigo la convicción de que sus familias no quedarán abandonadas y sin recursos"[61].

El miércoles 7 de mayo, Sánchez informó al Mayor de Órdenes que la Columna estaba impaga por el mes de abril a pesar de la orden existente para la Caja Fiscal, y pidió gestionar lo conveniente para su abono:

> "Los soldados que están embarcados, carecen de ese ajustamiento para atender a sus familiares y a sus necesidades más apremiantes, antes de

salir a campaña. Conviene pues, señor, seguir alentando a estos voluntarios, cuyas circunstancias excepcionales los colocan en distinta situación a los demás marineros de los buques, pues US no ignora que muchos de ellos han dejado abandonados fuertes salarios y algunas propiedades"[62].

El martes 13 de mayo el Comandante General de Marina daba cuenta al Director de Marina haber terminado el embarque de la Columna Constitución en los buques de la Escuadra. Proponía que su 1er. jefe el capitán de fragata José Sánchez Lagomarsino se embarcara en la 1a. División Naval, y que el 2º jefe teniente coronel de Guardia Nacional J. Flores Guerra, lo fuese en la 2a. División Naval. El jueves 15 de mayo, el Ministro del Solar aprobó la petición del Comandante General[63].

B. EL ALISTAMIENTO DE LA ESCUADRA CONTINÚA

En el Capítulo I se han visto las acciones tomadas en el primer trimestre de 1879 para alistar lo mejor posible, ante una probable guerra, a los buques de la Armada, así como algunas de las actividades que desarrollaron, unas veces sin relación con la situación internacional y otras como contribuyentes a las precauciones de movilización de tropas para reforzar Tarapacá.

A la declaratoria de guerra, el alistamiento se intensificó, como se verá en los párrafos que siguen.

1. FRAGATA INDEPENDENCIA

Su condición a fines de marzo se ha visto en el capítulo anterior, lo cual habría que completar con la existencia de munición a bordo el viernes 7 de marzo, que era como sigue.

Munición de a 150 libras: 105
6 bombas de segmento (cargadas)
17 bombas de segmento (vacías)
26 bombas comunes (cargadas)
35 bombas comunes (vacías)
12 bombas de acero
9 balas sólidas de acero
Munición de a 70 libras: 856 (incluye las de 9 libras)
16 bombas de segmento (cargadas)
120 bombas de segmento (vacías)
342 balas sólidas de acero
236 bombas de segmento (vacías)

12 balas sólidas de fierro
Munición de a 9 libras
130 bombas de segmento

Además tenía 6,952 libras de pólvora inglesa de cañón, mas no se podía asegurar su buen estado hasta que se hiciese el examen respectivo[64]. A esa fecha, como se aprecia no tenía munición de 250 lbs.

El jueves 17 de abril el Comandante General de Marina informaba del estado de avance en lo que respecta a material, como sigue:

"Cambio total de calderas, carboneras, chimeneas y mangueras de ventilación.

Montaje de un cañón de a 250 Vavasseur en la proa, en la zona del bauprés, y colocación en la batería de 2 cañones de a 150.

En reparación las cureñas y compresoras de los cañones de 70.

Calafateo y cambio casi total de sus cubiertas; cambio de malletes de las bitas de babor y reparación de las válvulas de las secciones del buque.

Pendientes otras obras menores que contribuyen a mejorar el servicio y a facilitar la comodidad de la gente de mar"[65].

En su informe decía, también, que la fragata una vez con la dotación necesaria y provista de carbón, pólvora, municiones, repuestos navales y cuanto fuere de menester para la próxima campaña podía "emprender su marcha cuando el supremo Gobierno lo estime conveniente".

1.1. POR FIN PRUEBAS EN LA MAR

Apesar del incendio ocurrido 48 horas antes, el domingo 27 de abril la fragata se hizo a la mar para las pruebas definitivas de su planta de ingeniería y, al mismo tiempo, de la artillería. En su parte de esa fecha, More decía:

"Máquinas.- Satisfactorias; velocidad 11 nudos, habida cuenta de que las calderas y los maquinistas son nuevos. Posteriormente podrá aumentar algo más, que a juicio del Inspector de Máquinas, podrá llegar a 13 nudos.

Artillería.- Prueba del cañón de 250 Vavasseur de proa y de los otros 2 de 150 instalados en la batería, satisfactoria en puntería, alcance y retroceso".

Que la velocidad alcanzase 13 nudos era algo utópico, pues ni siquiera cuando nueva la fragata pasó de los 11 nudos.

El lunes 28 de abril, el Inspector de Máquinas Samuel Cock, informó que la presión de calderas había sido de 19 libras, navegando a toda fuerza por una hora; el vacío del condensador 24 pulgadas, y las

52 r.p.m. prometían una velocidad de 10 3/4 nudos según corredera. Habida cuenta de la condición espumosa de las calderas nuevas, se esperaba que en el futuro pudiera lograr una mayor velocidad. Así pues, al martes 29 de abril, la Dirección de Marina tomaba conocimiento del estado material de la fragata[66].

1.2. AMAGO DE INCENDIO

Tal como lo informara el Mayor de Órdenes del Departamento, en la noche del viernes 25 al sábado 26 de abril se produjo un amago de incendio sin mayores consecuencias, adoptándose las medidas para sofocarlo. A continuación una síntesis del parte del Comandante More:

"1. A 9h 30m p.m. del 25, el cabo de luces detecta salida de humo del pañol de pinturas en proa.

2. Parte de la gente acude al pañol, lo aclaró e inundó con agua. Resto de la gente actuó para aislar el fuego, que felizmente no aumentó. El auxilio de los demás buques no fue necesario.

3. No se ha determinado la causa del incendio.

4. Se sospecha de 4 individuos embarcados por la capitanía del Callao, como mejicanos, pero reconocidos como chilenos por los individuos del gremio de fleteros. Habían sido dados de alta en la fragata en esos días. En su modo de hablar no tienen el acento peculiar del chileno.

5. El Mayor de Órdenes del Departamento se constituyó de inmediato y tomó todas las precauciones del caso. Sus averiguaciones han sido infructuosas. Los 4 sospechosos han sido llevados a tierra para proseguir con las investigaciones"[67].

El hecho por supuesto, aparte de la sumaria instaurada, mereció amplia difusión periodística. Así, *El Peruano* en su sección Actualidad decía:

"Su comandante ha puesto a disposición de la Comandancia General de Marina, los individuos sospechosos de haber intentado incendiar la fragata. La causa del amago de incendio no está perfectamente determinada, por lo que se ignora si fue un hecho casual o involuntario, o premeditado y punible.

Los presuntos reos están sometidos a las ordenanzas navales y se ha instaurado el sumario. Si los detenidos son culpables serán sometidos a un Consejo de Guerra. El fiscal esta actuando con presteza, de manera que pronto se sabrá algo, y calmará la ansiedad del público, justamente alarmado con un hecho que reviste las apariencias de la criminalidad"[68].

Por su parte, *El Comercio* comentaba in-extenso el incidente, manifestando que el auxilio exterior de los demás buques de la escuadra funcionó a satisfacción al hacerse presente sus embarcaciones con gente, que al final no se la utilizó pues el propio personal del buque

logró dominarlo. De todas maneras, se había producido en el Callao una gran excitación exagerando su gravedad, pues la fragata no sufrió daño alguno que le imposibilitara cumplir con la orden recibida el viernes 25 de abril de salir a la mar el 26 para probar máquinas y artillería, lo cual se cumplió. La Prefectura logró calmar los ánimos populares al declarar que "los cuatro marineros arrestados se habían presentado como mejicanos, y que podía confiarse en que se harían los esclarecimientos del caso a fin de castigar a los culpables", repitiendo sus nombres: José Escobedo, Juan Pizarro, José García y Evaristo Pérez, que se encontraban detenidos e incomunicados en el Arsenal. Dos de ellos eran carboneros y otros dos marineros, enganchados a principios de marzo como mejicanos, no tenían el acento chileno, y uno de los marineros era oriundo de Huamachuco, con parientes en el Callao. El martes 10 de junio volvía sobre el tema, diciendo que los sospechosos seguían presos, el juicio no avanzaba y el plazo del sumario se había excedido.

El viernes 2 de mayo, el Juez Fiscal en comisión, teniente 1° Francisco León nombrado el 28 de abril, informaba al Comandante General sobre la sumaria por el incendio ocurrido en la fragata, tildado por muchos de sabotaje. Hasta el 2, se había cumplido con el nombramiento de escribano, dos ratificaciones de partes, siete declaraciones, reconocimiento del pañol donde tuvo lugar el amago de incendio; dos diligencias; envío de cinco notas a distintas autoridades, de las que tres habían sido contestadas. Faltaban cuatro diligencias y la de las últimas cuatro declaraciones a: José Escobedo, Juan Pizarro, José García y Evaristo Pérez, todos detenidos en Casas Matas. Acababa de recibir la orden para tomarles instructiva, lo que haría el sábado 3 de mayo. El informe fue tramitado ante el Ministro de Guerra y Marina, de quien recibió un escueto acuse de recibo. Así las cosas, no se ha encontrado más sobre este asunto[69].

1.3. ALISTAMIENTO FINAL, PERO INCOMPLETO

Para el miércoles 14 de mayo, ya la fragata tenía calderas nuevas, maquinaria operativa, fondos limpios, aparejo recorrido, cañones de a 70 con cureñas y compresores nuevos, una colisa de a 250 Vavasseur fija en proa, otra original de a 150 en popa, 2 de a 150 en la batería. Subsistían empero dos grandes limitaciones: personal completo pero inexperto en sus puestos de combate y sin conocimiento del sistema de control de averías. El personal, en efecto, había sido incrementado poco a poco entre el viernes 7 de marzo y el miércoles 14

de mayo. Es asi como fueron incorporados el 4° Maquinista Archibald McCallum, el 3° Maquinista James McCarthy, los Ayudantes de Máquinas Juan C. Buendía y José M. Fuentes, el Condestable Lockett llegado de Inglaterra, y los Practicantes de medicina Fidel Rodríguez Romero, Pedro Fernando Galloso y Manuel Ugarte, y el teniente 2° Octavio Cavero[70].

Una resolución suprema del miércoles 14 de mayo fijaba la dotación de oficiales de la fragata, en correspondencia con un pedido expreso del Comandante More[71]:

1er. Comandante	Capitán de navío Juan Guillermo More
2do. Comandante	Capitán de fragata graduado Eugenio Raygada
3er. Comandante	Capitán de corbeta Ruperto Gutiérrez
	Tte. 1° Enrique Taboada *
	Tte. 1° Narciso García y García
	Tte. 1° Justiniano Cavero
	Tte. 1° Francisco León
	Tte. 1° graduado Melchor Ulloa
	Tte. 1° graduado Pedro Garezon
	Tte. 1° graduado Eduardo Hidalgo
	Tte. 2° Enrique Palacios *
	Tte. 2° graduado Alfredo de la Haza
	Tte. 2° graduado Octavio Cavero
	Alférez de fragata Mariano de la Torre y Roncal
	Alférez de fragata Guillermo García y García *
	Alférez de fragata Fortunato Salaverry
	Alférez de fragata Ricardo Herrera *
	Alférez de fragata Aurelio Ureta *
	Alférez de fragata graduado Carlos Bondy *
	Subteniente de Infantería Ruperto Casapía
	Guardia marina Carlos Eléspuru *
	Aspirante de Marina Florentino Flores
	Aspirante de Marina Arturo de la Haza
	Aspirante de Marina José Andrés Morante
	Aspirante de Marina Oswaldo Lama
	Aspirante de Marina Carlos Swett **
	Aspirante de Marina Domingo Valle Riestra
	Aspirante de Marina Manuel Villar
	Aspirante de Marina Javier García Maldonado
	Aspirante de Marina José Morales Saavedra
	Aspirante de Marina Adolfo Santillana

	Aspirante de Marina Arturo N. Narvarte
Contador	Oficial 2° C.P. Otoniel Melena
Cirujano de 1a. Clase	Dr. Ignacio Dianderas (contratado)
Cirujano de 1a. Clase	Dr. Enrique C. Basadre (agregado) (sin sueldo)
Capellán	Fray José C. Sotil
Practicantes de medicina	Fidel Rodríguez Romero
	Manuel Ugarte
	Pedro F. Galloso
1er. Maquinista	Tomas Wilkins
2do. Maquinista	Juan Darward
3er. Maquinista	Giuseppe Zignago
3er. Maquinista	James McCarthy
4to. Maquinista	Pedro Falcón
4to. Maquinista	Archibald McCallum
Ayudantes de Máquinas	Francisco Sifuentes
	Juan C. Buendía
	José Manuel Fuentes

* Llamados al servicio activo en resolución de 17 de abril

** Destinado el 22 de abril

Con fines de comparación y mejor comprensión de la situación de personal de la fragata, en la página siguiente se presenta un cuadro con la planta según Presupuesto de 1879-1880, y las Listas de Revista en las fechas indicadas[72].

Salta, pues, a la vista que en enero de 1879 la dotación de la fragata era menos de la mitad según presupuesto, y que mal podía haber realizado ejercicios durante los trabajos de reparación de la planta de ingeniería, de las cubiertas y de la artillería, aun cuando al miércoles 14 de mayo tuviese más gente que la indicada en la planta de presupuesto. La conformación al 14 de mayo revela, pues, una tremenda limitación: personal inexperto en sus puestos de combate y con entrenamiento precario aunque practicasen ejercicios unas cuantas horas. 8 oficiales acababan de ser llamados al servicio, 11 eran Aspirantes provenientes de la Escuela Preparatoria sin experiencia de mar y menos aún de guerra, y 3 Practicantes de medicina, es decir 22 de un total de 38 (58%). Además, había en total 57 de apellido anglosajón, es decir el 24%. Predominaban en la planta de ingeniería en un 44%, y en la de artillería en un 49%, así como dos de los cuatro timoneles de combate. La Lista de Revista indicaba también la presencia de unos cuantos individuos franceses, italianos y griegos. Todo ello por supuesto, planteaba un problema idiomático, al menos.

Cuadro comparativo de la fragata Independencia

DOTACIÓN	Presupuesto	Enero 14	Abril 12	Mayo 14
OFICIALES DE GUERRA				
1er. Comandante	1	1	1	1
2do. Comandante	1	1	1	1
3er. Comandante	-----	-----	-----	1
Teniente 1ro.	2	4	4	7
Teniente 2do.	4	----	1	3
Alférez de fragata	4	----	----	6
Guardia marina	4	----	----	1
Aspirantes de Marina	----	----	10	11
Sub-Total	16	6	17	31
OFICIALES MAYORES				
Contador	1	1	1	1
Cirujano	1	1	2	2
Practicantes de Medicina	----	----	----	3
Capellán	1	1	1	1
Sub-Total	3	3	4	7
GUARNICIÓN				
Teniente	1	----	----	----
Sub-teniente	1	----	1	1
Clases y soldados	31	----	30	31
Sub-Total	33	----	31	32
MAQUINISTAS				
1er. Maquinista	1	1	1	1
2do. Maquinista	1	1	1	1
3er. Maquinista	1	----	1	2
4to. Maquinista	2	1	2	2
Ayudantes de máquinas	3	1	1	3
Sub-Total	8	4	6	9
TRIPULACIÓN				
Oficiales de mar	34	20	26	34
Artilleros de preferencia	25	8	21	23
Artilleros ordinarios	36	12	32	24
Marineros	60	21	65	60
Grumetes	30	6	62	55
Cabo de fogoneros	4	2	---	4
Fogoneros	20	17	20	20
Carboneros	10	1	12	12
Sub-Total	219	87	238	232
TOTAL (de capitán a paje)	279	100	296	311

Pero, lo que más llama la atención, es cómo en el Callao se engancharon 27 artilleros, sin considerar aquellos en los otros buques, de los cuales no hay referencia alguna en cuanto a su capacidad, ni cómo es que aparecen repentinamente. Cabe suponer que los enganchaban porque decían haber servido en alguna nave de guerra inglesa en el pasado.

Aparte de los 9 ingenieros y 31 hombres de la guarnición, la tripulación, sumaba 232 que al miércoles 14 de mayo aún no podía constituir un equipo armónico, enganchados muchos ellos de prisa, sin entrenamiento, desconociendo un buque tan grande y complicado como se ha descrito en el Tomo IX, Vol. 2, así como también su sistema de control de averías por fuerza. Esta tripulación en el brevísimo plazo de siete días tuvo que combatir en Iquique y punta Grueso, de lo cual se tratará en párrafo aparte.

Las circunstancias, precisamente, no auguraban mucho. Menudo encargo para el comandante More y su segundo comandante.

2. *MONITOR* HUÁSCAR

En términos generales, este buque, según lo informase el jueves 17 de abril el Comandante General de Marina, a pedido del Director de Marina el sábado 12, estaba en las mismas condiciones expresadas por el Ministro de Guerra y Marina en su Memoria de julio de 1878, teniendo además limpios y pintados sus fondos[73].

Entre marzo y abril, el promedio de dotación con respecto a su planta de guerra apenas llegaba a un 66%[74], pero entre el miércoles 2 y domingo 27 de abril, se incorporaron varios oficiales al monitor. Se nombró como 2do. comandante al capitán de navío graduado Ezequiel Otoya de la Secretaría de la Comandancia General de Marina, al tiempo que el capitán de fragata Gregorio Pérez que quedó como 2do. comandante al asumir Grau la comandancia del monitor, pasaba a la Secretaría de aquella. Otros nombramientos consideraban al capitán de fragata graduado Ramón Freire, tenientes Pedro Rodríguez Salazar, Melitón Rodríguez, Gervasio Santillana, Jorge Velarde, Fermín Diez Canseco, Contador Juan Alfaro que lo había sido del *Atahualpa*, 4° Maquinista Nicanor de los Ríos (sin sueldo a su pedido) y Ayudante de Máquinas Eduardo Glaspi[75].

Por otro lado, el Mayor de Órdenes del Departamento, ante lo manifestado por Grau sobre el personal decía:

> "La necesidad de dotar este buque con gente apta para trabajos de fuerza y que pueda manejar convenientemente su artillería, porque la que

conserva a bordo no llena tales condiciones ni aun por su número. Hace presente asimismo que en las pocas horas que ha estado en la mar, observó que la tripulación casi en su totalidad es débil y muchos hasta se marean, lo que prueba que no es gente de mar".

Esto llevó al Mayor de Órdenes a reforzar el pensamiento del comandante respecto del rol importante que estaba llamado a desempeñar el monitor en la guerra y hacía presente al Comandante General de Marina que era indispensable atender su petición, completando la dotación con marineros formados, cambiando a los que no fueran aparentes. El enganche y no el avance, juzgaba la Mayoría, era el medio mas expedito para llenar el objeto[76].

Una resolución suprema del domingo 27 de abril, establecía la dotación de oficiales del monitor, que a poco se vería incrementada hasta conformar la que saliera con el buque el 15 y 16 de mayo, participando días después en el combate de Iquique. Esa dotación fue:

COMANDANCIA GRAL 1a. DIVISIÓN NAVAL

Comandante General	Capitán de navío Miguel Grau (y comandante del monitor)
Mayor de Órdenes	Capitán de navío graduado Enrique A. Carreño
Secretario	Capitán de fragata graduado Manuel Melitón Carbajal
Monitor *Huáscar*	
2do. Comandante	Capitán de navío graduado Ezequiel Otoya
3er. Comandante	Capitán de fragata graduado Ramón Freire
	Tte. 1° Pedro Rodríguez Salazar
	Tte. 1° Diego Ferré
	Tte. 1° graduado José Melitón Rodríguez
	Tte. 2° Carlos de los Heros
	Tte. 2° graduado Gervasio Santillana
	Tte. 2° graduado Jorge Velarde
	Tte. 2° graduado Fermín Diez Canseco
	Capitán graduado Mariano Bustamante
	Capitán de la Columna Constitución Manuel Arellano
	Aspirante de Marina Carlos B. Tizón
	Aspirante de Marina Bruno E. Bueno
	Aspirante de Marina Daniel S. Rivera
	Aspirante de Marina Federico C. Sotomayor
	Aspirante de Marina Manuel Elías
	Aspirante de Marina Grimaldo Villavisencio
Cirujano Mayor	Dr. Santiago Távara
Cirujano de 1a. Clase	Dr. Felipe M. Rotalde (contratado)

Contador	Juan Alfaro
Practicante de medicina	José I. Canales
1er. Maquinista	Samuel Mc Mahon
2do. Maquinista	Thomas W. Hughes
3er. Maquinista	Emilio Balladares
4to. Maquinista	Enrique Lewer
4to. Maquinista	Ernesto Molina
Ayudante de Máquinas	Augusto Mathews
Calderero	Eduardo Glaspy

Siguiendo la presentación hecha con la fragata, en la siguiente página se muestra un cuadro numérico para el monitor, en el entendido que la relación del 21 de mayo, debe haber sido muy similar a la Lista de Revista del 14 de mayo[7].

La conformación al 14 de abril y 21 de mayo, que serían similares, revela pues, una tremenda limitación: personal inexperto en sus puestos de combate y con entrenamiento precario, a pesar de la realización de algunos ejercicios en San Lorenzo. De los oficiales, 6 eran Aspirantes provenientes de la Escuela Preparatoria sin experiencia de mar y menos aún de guerra, y 1 Practicante de medicina, es decir, 7 de un total de 20 (35%). En la planta de mayo había unos 26 de apellido anglo-sajón, es decir, el 20%. Predominaban en la planta de ingeniería en un 37%, y en la de artillería en un 43%. Lo que más llama la atención, como en el caso de la fragata, es el enganche de artilleros en el Callao, y acerca de ellos se hace la misma reflexión que para la fragata, y que se aplica a todos los buques que falta por mencionar, por lo que no se volverá a comentar.

Aparte de los 7 ingenieros y 42 individuos de la guarnición y Columna Constitución, la tripulación o gente de mar, sumaba 121 que al zarpe del Callao aún no podía constituir un equipo armónico, enganchados muchos de ellos a toda prisa, con muy escaso entrenamiento y que en breve plazo combatirían en Iquique, como se verá en párrafo aparte.

El 16 de abril, a fin de efecuar entrenamiento, el *Huáscar* procedió a la isla de San Lorenzo, junto con los otros dos monitores, para hacer ejercicios de tiro, con la prevención de que si el fuerte Independencia disparaba tres cañonazos debían regresar de inmediato a la bahía. Caso contrario, lo harían a la puesta del Sol. Respecto a los ejercicios del *Huáscar* el Mayor de Órdenes del Departamento manifestaba no haber mayor novedad.

Cuadro comparativo del monitor Huáscar

DOTACIÓN	Presupuesto	Enero 14	Abril 12	Mayo 21
COMANDANCIA GENERAL DE LA 1RA. DIVISIÓN NAVAL				
Comandante General	----	----	----	1
Mayor de Órdenes	----	----	----	1
Secretario	----	----	----	1
Sub-Total	----	----	----	3
OFICIALES DE GUERRA				
1er. Comandante	1	1	1	----
2do. Comandante	1	1	1	1
3er. Comandante	----	----	1	1
Jefe Torre Artillería	----	----	----	----
Teniente 1ro.	1	1	3	3
Teniente 2do.	3	2	4	4
Alférez de fragata	2	1	----	----
Guardia marina	4	----	----	----
Aspirantes de Marina	----	----	6	6
Sub-Total	12	6	16	15
OFICIALES MAYORES				
Contador	1	1	1	1
Cirujano	1	1	2	2
Practicantes de Medicina	----	----	1	1
Sub-Total	2	2	4	4
GUARNICIÓN				
Sargento Mayor	----	1	----	----
Capitán	----	1	2	2
Teniente	1	----	----	----
Clases y soldados	17	29	22	23
Sub-Total	18	31	24	25
Columna Constitución	----	----	25	19
MAQUINISTAS				
1er. Maquinista	1	----	1	1
2do. Maquinista	1	1	1	1
3er. Maquinista	1	----	1	1
4to. Maquinista	1	1	2	2
Ayudantes de máquinas	----	----	1	1
Calderero	----	----	1	1
Sub-Total	4	2	7	7
TRIPULACIÓN				
Oficiales de mar	21	20	14	19
Artilleros de preferencia	12	10	11	13
Artilleros ordinarios	14	2	9	7
Marineros	30	18	50	45
Grumetes	16	5	13	11
Cabo de fogoneros	4	4	4	4
Fogoneros	12	9	12	13
Carboneros	9	3	9	9
Sub-Total	118	71	122	121
TOTAL (de capitán a paje)	154	112	198	194

"El éxito ha correspondido a la confianza que se tiene en este buque, no obstante ser nueva la mayor parte de su tripulación. Hizo 8 tiros a bala: 5 con carga máxima y 3 con menor cantidad de pólvora señalada para estos casos"[78].

Al margen de que al elevar el Mayor de Órdenes del Departamento el Informe de Grau sobre este ejercicio de tiro real en la isla San Lorenzo, que significaba haber zarpado del fondeadero en el Callao, el *Diario de Bitácora* del *Huáscar* no registra tal actividad en la fecha arriba anotada.

Los ejercicios de zafarrancho de combate se efectuaban casi a diario, de día y de noche; pero los de tiro real los hizo en San Lorenzo. En esta oportunidad, en el periodo del sábado 26 al miércoles 30 de abril, los tres buques tipo monitor se desplazaron a la isla San Lorenzo; la *Independencia* lo hizo el domingo 27. En su tránsito a la isla, el *Huáscar* hizo tiro real contra el cabezo de la isla, fondeando a 3h 30m pm. en la caleta Los Presos. El siguiente ejercicio de tiro real fue el martes 29 a eso de las 2 pm., pero fondeado en la caleta.

El miércoles 30, detectose desde el *Huáscar* un buque aparentemente sospechoso, mencionado en el *Diario de Bitácora* del *Huáscar* de esa fecha, situación de la cual Grau informase como sigue:

"En circunstancias de encontrarse en San Lorenzo a eso de las 10h 45m a.m., con el tiempo algo nublado avistó un buque navegando hacia el Oeste, con aparejo de proa y a vapor. Acto seguido se preparó a salir coincidiendo que en ese momento el *Atahualpa* que navegaba rumbo al Callao, estando más cerca puso la señal "Buque sospechoso a la vista" y después "el buque no tiene pabellón". Ante la sospecha de su identidad, el *Huáscar* zarpó y lo siguió durante 10 millas fuera del Cabezo, pero por la neblina no lo pudo ubicar, regresando al fondeadero en la isla (a eso de 3h 30m pm. Según anotación del *Diario de Bitácora*, la neblina no permitía ver a más de dos cumplidos, unos 120 m.). En esto llegó un Ayudante de la Mayoría de Órdenes del Departamento, quien le comunicó (a Grau) "la orden del Presidente para ir a Lima; como no creía prudente dejar el buque en la isla y ademas anteriormente recibió otro telegrama para ir a fondear al Callao, me pareció (decía Grau) que podía haber algún equívoco, por cuya razón resolví zarpar con el buque de mi mando para este puerto en donde he dado fondo a las 5h p.m. Durante los cinco días que he permanecido en el fondeadero de la isla de San Lorenzo, se ha instruido a la tripulación en toda clase de ejercicios, particularmente en el de zafarrancho de combate y tiro de cañón a bala, consiguiendo disciplinar a la gente, todo lo que ha sido posible en ese corto tiempo. Mientras ha estado el buque en la isla, ha permanecido con la máquina lista y en este puerto continuará con los fuegos atrás (embancados)".

Según el Comandante General de Marina, dicho vapor fue el buque de guerra norteamericano *Lackwanna* que salió del Callao ese mismo día en la mañana[79].

Por otro lado durante abril y mayo, el *Huáscar* recibía diariamente personal de la Maestranza y de la Factoría Naval de Bellavista, que llevaban a cabo diversos trabajos a bordo, aparte de otros en los talleres de tierra, amén de recibir los artículos navales y de máquina y artillería que satisfacían los pedidos cursados y aprobados, así como los de víveres, vestuario y carbón, y se llevaba a cabo altas y bajas de personal contratado y voluntario y de/a otros buques y dependencias de la Marina. Pero, además recibió la visita de diversas autoridades, que permanecían poco tiempo unas veces, y en otras asistían a los zafarranchos de combate, evidenciando su interés por la condición operativa de este buque, que en pocos días se convertiría en el centauro de acero con el mejor marinero que jamás tuviera el mar. Así visitaron el monitor, según las fechas consignadas en el *Diario de Bitácora*:

Jueves Santo, 10 de abril.- Comandante General de Marina

Domingo de Pascua, 13 de abril.- Presidente Prado, acompañado del Comandante General de Marina y otros jefes del Ejército, que presenciaron el zafarrancho de combate a 1h 30m pm.

Jueves 1° de mayo.- Presidente Prado, que ordena un zafarrancho de combate, cuya duración no la especifica el *Diario de Bitácora*.

Viernes 2 de mayo.- Según asiento en el *Diario de Bitácora*, a la salida del Sol las baterías de tierra hicieron una salva real en conmemoración del 13° aniversario del combate de este día, izándose el pabellón engalonando los topes con banderas nacionales. A las 11h 20m am. el almirante norteamericano Rodgers visitó al comandante Grau. A las 12m hubo salvas de la norteamericana *Pensacola*, *Unión* y baterías de tierra. A las 2h 30m pm. se presentó el Presidente Prado acompañado del Ministro de Gobierno, Comandante General de Marina y sus edecanes. Recorrieron el buque y se retiraron a los pocos minutos.

Sábado 3 de mayo.- Entre 4-6 pm. al recibirse señales de alerta desde el Arsenal, la dotación ocupó puestos de combate y se preparó a zarpar. A las 5h 30m pm. vino a bordo el Ministro de Guerra y Marina acompañado del Comandante General de Marina, retirándose después de que el Arsenal izara una señal confirmando que el buque avistado no era sospechoso.

Jueves 8 de mayo.- Presidente Prado acompañado de varias personas, retirándose poco después.

Viernes 9 de mayo.- Presidente Prado, acompañado del Vicepresidente general La Puerta y ayudantes.

A consecuencia de los ejercicios de tiro realizados el domingo 27 de abril, algunas cuñas de teak o de roble para los cañones de a 300 resultaron inutilizadas, motivo por el cual Grau elevó un pedido para la confección de 20 de ellas, con su muestra, lo que fue aprobado por el Ministerio de Guerra y Marina[80]. El *Diario de Bitácora* no registra ejercicio de tiro real para el domingo 27 de abril, excepto una anotación que dice: "A 4h 10m am. Se tocó zafarrancho de combate. Se cargó la artillería". En ese día y a esa hora estaba fondeado en la caleta Los Presos, por lo que se considera poco probable la realización del ejercicio de tiro real.

En el *Diario de Bitácora* del viernes 9 de mayo, se consigna la recepción en la tarde, de las 20 cuñas a que se ha hecho referencia, quedando así satisfecho ese requerimiento. También que el monitor recibió una ametralladora con su avantren y 7 cajas pequeñas de proyectiles para la misma con 7,500 cápsulas, con lo cual queda claro que en su 1ra. Expedición al Sur, sí contó con esa arma, pero sin indicación de donde estubo ubicada. A lo largo de abril y mayo también se aclararon los aparejos, quedando los mástiles pero sin las vergas. El *Diario* tampoco menciona que destino tuvo el bauprés.

Así, pues, todo parecía indicar que el monitor *Huáscar*, al salir el jueves 15 de mayo al Sur, con la 1ª y 2ª División al mando de Grau, estaba listo en todo sentido, menos en personal. Sin embargo, el *Diario* no registra la salida del convoy inicial en ese día, en que las fallas en los monitores llevaron a Grau a la decisión de regresar al Callao, para volver a salir en la noche del 16, escoltando junto con la *Independencia*, a tres transportes con tropas y pertrechos, en uno de los cuales viajaba el Presidente Prado con su Estado Mayor. Las incidencias de esa operación serán tratadas en párrafo aparte. De todas maneras cabe mencionar que lo comentado en los párrafos de los demás buques no ha podido ser contrastado con sus respectivos diarios de bitácora, como en este caso, por no contar con ellos, excepto el de la *Unión*, pero a partir del 17 de noviembre de 1879.

3. *CORBETA* UNIÓN

La condición de la corbeta al finalizar el primer trimestre, ha sido tratada en el Capítulo I, pero todo indica que no hubo un concepto claro de su verdadera situación, puesta en evidencia al asignársele

súbitamente, junto a la *Pilcomayo*, la tarea de interdecir las comunicaciones marítimas chilenas en el Sur, para lo cual ambas unidades conformaron una división naval al mando del capitán de navío Aurelio García y García, que zarpó del Callao en la noche del lunes 7 al 8 de abril, regresando el jueves 17. Aunque su misión no la conoció el público, *El Comercio* hacía "votos fervientes porque el éxito corone los esfuerzos de la primera división naval que entra en campaña"[81]. Las incidencias de esta operación están descritas en párrafo aparte, en el cual también se ha tratado de la situación del personal y otras más.

A raíz del informe del capitán de navío Aurelio García y García sobre la comisión cumplida, se emprendió una serie de trabajos que la retuvieron en el Callao hasta los primeros días de julio. En el intervalo, se produjeron varios cambios en la dotación de oficiales con las incorporaciones de los Aspirantes Tomás Lama y Arturo de la Haza, del estudiante de medicina Samuel H. Zapata, del 2° Maquinista Alfredo Ravis, y de los tripulantes James Killey y Ballard, y del capitán de corbeta Elías Aguirre y alférez de fragata Pedro Roel de la Mayoría de Órdenes de la Escuadra, aunque el martes 6 de mayo a Elías Aguirre se le encargó reglamentar y dirigir los vigías de Chorrillos[82].

A fin de comparar la evolución del personal de esta corbeta, y siguiendo el enfoque ya empleado para los dos blindados, se presenta en la página siguiente el cuadro numérico, advirtiéndose que los datos de las Listas de Revista mencionadas son las únicas existentes en este periodo[83]:

Como se puede apreciar, mientras la corbeta estuvo en comisión al Sur en enero, sus efectivos de oficiales de guerra y tripulación eran un 75% de lo presupuestado. Por otro lado, entre los efectivos de enero había 29 de apellido anglo-sajón, es decir, un 23%, que en la planta de ingeniería predominaba en un 84%, y en la de artillería un 30%. Es de notar también, que en este mes hubo un déficit de 75% en la planta de artilleros. La dotación de cada cañón de a 70 lbs. de la corbeta, era de 14 hombres. Para disparar una andanada completa por banda se requería de 70 hombres más la gente para atender la provisión de munición y de saquetes desde los pañoles hasta la pieza, que podía estimarse en 6 por pieza, o sea 30, que sumados a los 70, daba un total de 100 hombres para atender el tiro por andanada por una banda[84].

Entre los efectivos de abril, había 42 de apellido anglo-sajón, es decir un 25%, que en la planta de ingeniería mantenía igual predominio, pero que en la de artillería se había reducido a 20%. Cabe recordar que este buque salió de improviso en comisión de servicio en la noche

Cuadro comparativo de la corbeta Unión

DOTACIÓN	Presupuesto	Enero 14	Abril 15
OFICIALES DE GUERRA			
1er. Comandante	1	1	1
2do. Comandante	1	1	1
Teniente 1ro.	1	2	2
Teniente 2do.	3	2	1
Alférez de fragata	3	1	1
Guardia marina	2	2	3
Aspirantes de Marina	----	----	3
Sub-Total	11	9	12
OFICIALES MAYORES			
Contador	1	1	1
Cirujano	1	1	1
Sub-Total	2	2	2
GUARNICIÓN			
Teniente	1	1	1
Clases y soldados	24	25	25
Sub-Total	25	26	26
Columna Constitución	----	-----	35
MAQUINISTAS			
1er. Maquinista	1	1	1
2do. Maquinista	1	----	1
3er. Maquinista	1	2	1
4to. Maquinista	1	1	1
Sub-Total	4	4	4
TRIPULACIÓN			
Oficiales de mar	23	20	20
Artilleros de preferencia	18	8	11
Artilleros ordinarios	22	2	4
Marineros	42	28	41
Grumetes	35	46	62
Cabo de fogoneros	4	4	4
Fogoneros	12	13	15
Carboneros	10	4	8
Sub-Total	166	125	165
TOTAL (de capitán a paje)	208	166	244

del viernes 7 al 8 de abril, y que al estar por la información disponible, la dotación se incrementó solo con 35 de la Columna Constitución. El déficit de artilleros, extrañamente, había aumentado a un 38%, y fue así como salió a campaña. Estos reducidos efectivos de artilleros, tenían que ser uno de los factores para el estado deficiente que criticase Aurelio García y García.

Anticipándose a la próxima salida en campaña de la *Unión*, luego de que terminasen las reparaciones, el ministro de Hacienda atendió el pedido que el viernes 23 de mayo le hiciera el ministro Mendiburu en estos términos:

> "A fin de que la tripulación de la corbeta *Unión* se halle completa para salir a campaña, se necesita enganchar 64 marineros, 4 fogoneros y otros tantos carboneros. Como este servicio es de urgencia me dirijo a US para que del modo más conveniente se pongan a disposición de la Comandancia General de Marina 2,048 soles que a razón de 32 soles deben ser dados como avance a cada individuo y que serán descontados de sus haberes, debiendo intervenir en esta operación el Mayor de Órdenes del Departamento, capitán del puerto y Cajero Fiscal del Callao"[85].

En julio salió a campaña con una planta de 177, pero en junio le había sido reducida a 155, siempre por debajo de la planta de guerra de 180[86].

Al miércoles 16 de abril, según informara el Mayor de Órdenes del Departamento, la *Unión* había calafateado, limpiado y pintado fondos, cambiado todo el forro de metal, reforzado la cubierta para montar 2 cañones de a 100, y reparado sus máquinas[87]. Sin embargo, a consecuencia de la comisión desempeñada en el Sur, tres fueron los defectos fundamentales a que hubo de hacer frente: mejorar la planta de personal como se ha visto, reforzar su poder de fuego, y recuperar la potencia de la planta propulsora.

En mayo, la potencia de fuego de la batería estaba limitada por la cantidad de proyectiles y pólvora disponible[88].

El martes 3 de junio, el Comandante General de la 2a. División Naval dio cuenta de que desde el jueves 17 de abril, en que informase de los defectos de la munición Voruz que explotó a poco de salir del brocal de los cañones, "no se había tomado medida alguna para evitar o corregir ese mal, que no puede ser otra que construir proyectiles sólidos en Bellavista". Para ello solicitaba su inmediata construcción, visto que habrían de servir para los Voruz en las baterías de Arica y Mollendo, pedido que fue tramitado por la Comandancia General de Marina el lunes 23[89]. El lunes 9 de junio, Aurelio García y García, insistió ante la Comandancia General sobre el tema de los Voruz, más

habiéndose montado 2 Parrot de a 100, que se sabía habían tenido igual problema, recomendó se adopten las instrucciones del señor R.P. Parrot para evitar explosiones prematuras en las bombas de su artillería rayada, detallando al objeto la composición que proponía y el procedimiento, tanto para los Parrot como para los Voruz, y aunque la sugerencia fuera tramitada al Ministerio de Guerra y Marina, no se ha encontrado la decisión al respecto[90].

El jueves 3 de julio, García y García reiteró ante la Comandancia General el asunto de la artillería, al manifestarle que si bien había el empeño de lograr éxito en las operaciones de la guerra, ello no sería posible "si a cada buque no se dá en su armamento las ventajas que su construcción y los recursos de que disponemos permiten", y que con toda seguridad ese debe haber sido el espíritu por el cual se ordenó montar, y ya lo estaban, 2 cañones Parrot de 6 1/2 pulgadas en las amuras de la *Unión*, asimismo decía: "Desgraciadamente, el enorme peso de estas piezas y su voluminoso montaje, lejos de aumentar la fuerza ofensiva del buque, son un embarazo para su manejo y rápida marcha, pues manteniendo la proa hundida acortará el andar, hoy uno de los primeros elementos en la guerra marítima".

El inconveniente podría superarse, continuaba, cambiando esos Parrot por 2 Armstrong de a 70 livianos y seguros y muy eficaces que existen en el Arsenal, y de fácil instalación, lo que podría hacerse sin pérdida de tiempo, para lo cual solicitaba el apoyo de la Comandancia General. Sin embargo, al tramitar de la Haza esta sugerencia ante el ministro Mendiburu, si bien reconocía que la *Unión* estaba llamada a desempeñar comisiones de gran importancia, se expresó como sigue:

> "La Comandancia General que antes de ahora ha manifestado a US particularmente su opinión a este respecto, cree necesario hacer presente en esta, que S.E. el Presidente de la República, previo acuerdo de los jefes de la Armada Nacional resolvió la colocación de los cañones Parrot, empleándose para ello fuertes sumas de la Nación, y que en su concepto, no es el peso de los cañones el que gravitando sobre la proa de la *Unión* ocasiona que ésta tenga mas calado del necesario en esa parte, sino el haberse aligerado el aparejo y arboladura de los palos mayor y mesana".

De la Haza continuaba manifestando que si el Gobierno optaba por el cambio, los dos Parrot se podrían montar en el pontón escuela *Apurímac*, formando asi "una batería flotante que pueda contribuir en caso necesario, a la defensa de este puerto, o en el lugar que el Supremo Gobierno tenga a bien designar". Finalmente, el 4 de julio

Mendiburu decidió que se efectúe el cambio propuesto por García y García y que la Comandancia General dispusiese lo conveniente para que se proceda a dicha operación sin pérdida de tiempo[91].

Como se dijera anteriormente, el presupuesto que presentó la P.S.N.C. en marzo para la reparación de las calderas, no fue aceptado porque se estimó era muy oneroso, pudiéndolo hacer la Factoría de Bellavista a menor costo, pero en doble de tiempo, o más. Luego en abril, zarpó a una comisión al Sur, regresando un jueves 17. García y García presentó un informe contundente sobre el estado de las calderas; que llevó, según da cuenta con fecha viernes 30 de mayo el Comandante General de Marina, a que el Presidente Prado celebrase un contrato verbal con la P.S.N.C. para la reparación de las calderas. La Comandancia fue advertida de que el trabajo, según lo pactado, sería concluido en el menor plazo posible, a condición de que las planillas semanales de jornales fueran pagadas puntualmente para evitar paralizaciones por parte de los obreros. Como el contrato fuera muy especial, sin intervención de oficina o empleado alguno del Estado, resultaba que a veces las obras se paralizaban por falta de pago, sin que nadie pudiera tomar acción alguna para impedirlo, no obstante el enorme interés por su terminación. Este aspecto ya había sido puesto en conocimiento del Ministro y, apesar de estar pendientes de pago los jornales del 12-17 de mayo, Cock y Cía. continuó enviando 24 operarios por especial gestión de la Comandancia General, que recomendaba su cancelación más la de las nuevas planillas que abarcaban del 19 al 30 de mayo[92].

Los partes del Comandante General de la 2a. División Naval entre el domingo 25 de mayo y el sábado 21 de junio, indican que unos 28 caldereros y ayudantes trabajaban día y noche en el cambio de tubos y hornillas; que los carpinteros trabajaban en las cámaras y en cubierta para modificarlas y reforzarlas para recibir la nueva artillería. Además, el jueves 26 de junio se envió 34 tripulantes a ayudar en la carena del *Huáscar* en dique. En ese tiempo, la dotación se entretuvo en el embarque de carbón y municiones, realizando diversos ejercicios doctrinales de operación de la artillería y de fuego con armas menores[93].

Cuando la escuadra chilena se presentó en el Callao el miércoles 21 de mayo, la corbeta estaba inoperativa. Aunque este aspecto será tratado en párrafo aparte, procede aclarar que Portal reaccionó como se aprecia del informe que sigue:

> "A las 5h 55m a.m. se avistaron seis buques de guerra en son de combate, que ocupaban la parte Norte de la boca del puerto, inmediatamente la tripulación ocupó sus puestos de combate; más tarde se mandó tomar

una lancha a vapor de la P.S.N.C. que a la sazón se dirigía a la Factoría y manifestándose el patrón de dicha embarcación James Wilson llano a prestarnos auxilios, lo verificó dejando al buque en el fondeadero que antes ocupaba el pontón *Marañón*, empleando en esa faena cerca de una hora". Continúa Portal, "vinieron 19 caldereros que apercibidos de la presencia de la escuadra enemiga, regresaron inmediatamente a tierra, llevándose consigo sus herramientas"[94].

Habían transcurrido casi dos meses y medio de los trabajos en calderas. El miércoles 2 de julio, el Presidente La Puerta manifestó su deseo de presenciar la prueba de la máquina, deseo que le fuera notificado a Aurelio García y García por el Comandante General de Marina, quien preguntó por la fecha de su realización. Al día siguiente García y García informaba haber exigido una fecha al contratista particular Mr. Cock, del cual solo obtuvo como respuesta lo que sigue, de lo cual fue informado Mendiburu.

"Sujeto el trabajo a contingencias imprevistas como lo son la voluntad de los operarios y rectificaciones de una u otra naturaleza al perfeccionar los últimos remates, le es imposible echar sobre si la responsabilidad de semejante compromiso, pero que fundado en su experiencia y en el estado actual de los trabajos, cree que si todo sigue el curso ordenado que lleva, la obra se habrá concluido en 5 o 6 días mas (8-9 julio) y que con una anticipación de 24 horas, dará el aviso respectivo para verificar la prueba requerida"[95].

Por otro lado, el interés para que la corbeta iniciara las operaciones de guerra lo antes posible, y luego del informe respectivo del Comandante General de la 2a. División Naval sobre las perspectivas de alistamiento, le permitió al Comandante General de Marina manifestar el jueves 3 de julio al ministro Mendiburu, que la *Unión* "no podrá estar lista antes de 5-6 días, (esto es, 8 a 9 julio) siempre que se mantenga el ritmo de los trabajos, terminados los cuales se darán 24 horas de aviso"[96].

4. *CAÑONERA* PILCOMAYO

La condición de la cañonera al finalizar el primer trimestre, ha sido tratada en el Capítulo I, pero todo indica que no hubo un concepto claro de su verdadera situación, puesta en evidencia al asignársele súbitamente, junto a la *Unión*, la tarea de interdecir las comunicaciones marítimas chilenas en el Sur, para la cual zarpó del Callao el lunes 7 de abril, regresando el 17 del mismo mes. Las incidencias de esta operación están descritas en párrafo aparte, en el cual también se ha tratado de la situación del personal y otras más.

Cuadro comparativo de la cañonera Pilcomayo

DOTACIÓN	Presupuesto	Enero 15	Abril 15	Mayo 14
OFICIALES DE GUERRA				
1er. Comandante	1	1	1	1
2do. Comandante	----	1	1	1
Teniente 1ro.	1	3	2	4
Teniente 2do.	2	----	----	----
Alférez de fragata	2	----	1	----
Guardia marina	2	2	1	1
Aspirantes de Marina	----	----	2	2
Sub-Total	8	7	8	9
OFICIALES MAYORES				
Contador	1	1	1	1
Cirujano	1	1	1	1
Sub-Total	2	2	2	2
GUARNICIÓN				
Sub-teniente	1	----	----	----
Clases y soldados	16	1	1	1
Sub-Total	17	1	1	1
MAQUINISTAS				
1er. Maquinista	1	1	1	1
2do. Maquinista	1	1	1	2
3er. Maquinista	1	1	1	----
4to. Maquinista	1	1	1	1
Sub-Total	4	4	4	4
TRIPULACIÓN				
Oficiales de mar	18	15	15	16
Artilleros de preferencia	12	1	3	4
Artilleros ordinarios	14	----	4	10
Marineros	20	16	15	17
Grumetes	12	63	77	69
Cabo de fogoneros	4	4	4	4
Fogoneros	9	7	9	10
Carboneros	6	6	6	5
Sub-Total	95	112	133	135
TOTAL (de capitán a paje)	126	126	148	151

El cuadro demostrativo anterior muestra el esquema de comparación numérico de las dotaciones presupuestadas en 1879-1880 versus Listas de Revista 1879[97].

Lo más significativo en el periodo, en cuanto a personal, es que el martes 8 de abril el Consejo de Ministros acordó nombrar al capitán de navío Carlos Ferreyros comandante de la cañonera, y al coronel Valle Riestra como su reemplazo en la Prefectura de La Libertad. También se incorporaron a dicho buque, el capitán de fragata Juan P. de los Heros, el alférez de fragata Reynaldo de la Lama, y el guardia marina A. Gamero procedente del *Limeña*.

Como se puede apreciar, en enero, después de varios meses en que la cañonera se encontraba en comisión al Sur, sus efectivos de oficiales de guerra y tripulación eran un 15% mayor que la presupuestada. Por otro lado, entre los efectivos de enero había 20 de apellido anglo-sajón, es decir, un 20%, que en la planta de ingeniería predominaban en un 61%. Llama también la atención, que en este mes hubiera un déficit de 97% en la planta de artilleros. No obstante, la cañonera fue el primer buque que realizó un ejercicio de tiro real en el verano de 1879. En mayo el déficit disminuyó a un 46%. Entre los efectivos de abril, había 26 de apellido anglo-sajón, es decir un 18%, que en la planta de ingeniería mantenía igual preponderancia, pero que en la de artillería era ahora de un 60%. Cabe recordar que este buque salió de improviso en comisión de servicio en la noche del lunes 7 al 8 de abril, y que a estar por la información disponible, la dotación se incrementó solo con 35 de la Columna Constitución, que por supuesto no tenían experiencia de combate. El déficit de artilleros era de 73% y fue así como salió a campaña participando en estas condiciones en el combate de Chipana que se comenta en otro párrafo. En mayo, el porcentaje de gente anglo-sajona se mantuvo en un 17% con similar preponderancia en la planta de ingeniería.

La dotación nominal de oficiales de la cañonera al mes de mayo, era como sigue:

1er. Comandante	Capitán de navío graduado Carlos Ferreyros
2do. Comandante	Capitán de corbeta graduado Octavio Freyre
	Tte. 1° Teodoro González Otoya
	Tte. 1° graduado Carlos La Torre
	Tte. 1° graduado Luciano E. Arana
	Tte. 1° graduado Manuel Cosme de la Haza
	Guardia marina Benjamín de la Haza
	Aspirante de Marina Ernesto Silva Rodríguez
	Aspirante de Marina Juan F. Andraca

Contador	Of. 3° C.P. Wenceslao Alvarado
Cirujano de 2a. Clase	Dr. Ricardo Pérez
1er. Maquinista	John Gregory
2do. Maquinista	Alfred Ward
2do. Maquinista	Toribio Gutiérrez
4to. Maquinista	Benjamín Portal
4to. Maquinista	Ernesto Molina

El jueves 17 de abril, el Comandante General de Marina daba cuenta al Director de Marina sobre los trabajos realizados en la cañonera, y manifestaba que antes de salir para el Sur "se le cambiaron algunas planchas de cobre del casco; y se le colocó la hélice que había sido de la *Chanchamayo*, y reparádose el eje, limpiando y pintándose los fondos"[98].

El lunes 12 de mayo se elevó el presupuesto formado para reparar dos falúas y cambiar de ubicación a los pescantes de las embarcaciones a un lugar en que no estuvieran expuestas a daños por el uso de la artillería de popa, colizas de a 70. En efecto, este oficio era el final de un expediente iniciado con un documento que el martes 22 de abril elevara el comandante de la *Pilcomayo*, capitán de fragata Antonio C. de la Guerra, informando que las falúas 1a. y 2a. estaban muy averiadas a raíz del encuentro sostenido con la *Magallanes* por causa de los "disparos que hicieran los cañones de a 40 que giran bajo dichas embarcaciones". Pedía su reparación y el cambio de ubicación de los pescantes de esos botes "a la parte comprendida entre las dos colizas de a 70, adonde no estarían expuestos a ser inutilizados cada vez que se necesite hacer uso de la artillería de popa", habiéndose expedido el mismo 22, las órdenes provisionales[99].

La *Pilcomayo* permaneció en el Callao desde el jueves 17 de abril hasta fines de junio, que salió al Sur en comisión. Durante este periodo, la dotación estuvo entretenida en ejercicios doctrinales, y embarcó también 200 bombas de a 70 y 40 libras. Además realizó cortas salidas a la mar en las fechas que se indican en el cuadro de la siguiente página[100].

Cabe anotar que el 16 de mayo, al salir el convoy al Sur, quedaron en el Callao cuatro buques de combate, de los cuales solo la *Pilcomayo* estaba en condiciones de navegar. Es por ello, que cuando la escuadra chilena se presentó en el Callao el miércoles 21 de mayo, la cañonera salió en misión de observación, regresando a su fondeadero al comprobar su retiro[101].

García y García gestionó que se atendiese un pedido de 50 rifles para la cañonera, pero el Parque de Artillería solo remitió fusiles de

DÍA	ACTIVIDAD O HECHO
Martes 13 de mayo	Para prueba del carbón traido del Norte por el *Chalaco*
Sábado 31 de mayo	En la madrugada, a la altura del morro Solar dio encuentro al *Chalaco* procedente del Sur, luego de cumplida su misión con el convoy que saliera el 16 de mayo.
Lunes 2 de junio	En la tarde zarpó para reunirse en Hormigas con el *Talismán* que venía de Panamá, ingresando al Callao al día siguiente.
Miércoles 4 de junio	Practicó ejercicio de cañón y fusilería
Viernes 13 de junio	Ejercicio de tiro y evoluciones fuera de la bahía
Sábado 21 de junio	Ejercicios de fuego de artillería en la mar, y con armas menores, y otros zafarranchos como incendio. Todos satisfactorios, excepto que algunos estopines estaban en mala condición.
Domingo 22 de junio	Ingresó a dique para carena
Jueves 26 de junio	Ejercicios de tiro y fusilería en San Lorenzo
Viernes 27 de junio	En la noche del jueves 26 al 27, realizó tarea de vigilancia en la mar.
Lunes 30 de junio	Procedió a isla Hormigas para tarea de vigilancia

fulminantes y cartuchos de papel, lo cuales resultaban inaparentes para el servicio de guerra contra un enemigo perfectamente armado. Estimaba el citado jefe, que era indispensable se le dotase de armas nuevas de precisión. El viernes 11 de julio, de la Haza tramitó ante la Dirección de Marina esa inquietud de García y García:

"Notorio es, y consta de los partes pasados por los comandantes del buque chileno *Covadonga*, monitor *Huáscar* y fragata *Independencia*, que los buques de aquella nación preparados anticipadamente para la guerra, están provistos de ametralladoras, bombas de mano y del mejor armamento que se conoce en el día. Por consiguiente, la escuadra nacional para combatir con ellos, ya sea en ataque o defensa según las ocasiones o exigencias que más adelante se presenten en el curso de la campaña, ha menester sino de iguales elementos por no ser posible conseguirlos una vez declarada la guerra, al menos de armas adecuadas y de precisión, que si no existen en el parque de Artillería, pueden conseguirse por su número reducido de almacenes particulares. La *Pilcomayo* así como la corbeta de guerra *Unión*, después del funesto acontecimiento de la fragata *Independencia*, están llamados por su andar y demas cualidades que reunen a prestar importantes servicios en la presente guerra, y bajo este supuesto es indispensable que su tripulación esté armada del mejor modo posible para que pueda en un caso dado ofender al enemigo y defender la honra del pabellón que tremola en las naves a que pertenecen"[102].

No se conoce el resultado. Sin embargo, como se verá en el párrafo respectivo, en los partes de los combates librados por los dos blindados el 21 de mayo, se menciona que tenían ametralladoras, como se consigna en el *Diario de Bitácora* de 9 mayo del monitor. Por otro lado, cabe suponer que la cañonera fue equipada con una ametralladora, pues el sábado 5 de julio el Comandante General de Marina informaba que al salir el *Huáscar* al Sur, llevaba 3,000 tiros para la ametralladora de la cañonera[103].

5. *MONITOR* ATAHUALPA

La condición del monitor al finalizar el primer trimestre, ha sido tratada en el Capítulo I.

En las primeras semanas de abril se incorporaron al monitor el 1° Maquinista Roberto Reid, el 4° Maquinista José Federico López, el Ayudante de Máquinas Antonio Martínez, y el contador José Bustamante que lo había sido del *Huáscar*. Una resolución suprema del domingo 27 de abril asignaba la dotación de oficiales que se consigna a continuación[104], a la cual se incorporaron posteriormente los Practicantes de Medicina Alejandro Barrionuevo y Agustín Ganoza, teniente 2° Ignacio Checa, así como también el condestable Samuel Albeth llegado de Inglaterra.

OFICIALES	
1er. Comandante	Capitán de navío graduado Gregorio Miró Quesada
2do. Comandante	Capitán de corbeta Honorato G. Tizón
3er. Comandante	Capitán de corbeta Daniel de la Torre Ugarte
	Tte. 1° graduado Manuel Becerra
	Tte. 1° graduado Carlos Corpancho
	Tte. 2° Gerardo Carrillo
	Tte. 2° Manuel Sánchez
	Aspirante de Marina Joaquín Miró Quesada
	Aspirante de Marina Próspero Monsalve
	Aspirante de Marina Clemente Alcalá
	Aspirante de Marina Lizandro García
	Aspirante de Marina Emilio San Martín
Contador	Of. 2° Cuerpo Político Miguel Cottes
Cirujano de 1a. clase	Dr. Carlos Deglane
Practicantes de medicina	Alejandro Barrionuevo
	Agustín Ganoza
SUBTOTAL	16

MAQUINISTAS		
Inspector de Máquinas	Fernando Rondón	
1er. Maquinista	Roberto Reid	
2do. Maquinista	Fidel Larriva	
3er. Maquinista	Clodomiro González	
4to. Maquinista	Santiago Castillo	
4to. Maquinista	José F. López	
Ayudante de máquina	José Martínez	
Calderero	Carlos Carranza	
	Néstor Larriva	
	Erasmo Fuentes	
SUBTOTAL	10	
TRIPULACIÓN		
Oficiales de mar	12	
Artilleros de preferencia	3	
Artilleros ordinarios	3	
Marineros	28	
Grumetes	2	
Fogoneros	11	
Carboneros	9	
Columna Constitución	15	(clases y soldados)
Guarnición	13	(clases y soldados)
SUBTOTAL	96	
TOTAL	122	(de capitán a paje)

A fin de comparar en la conformación y evolución de la planta de personal de este monitor, se inserta el cuadro que aparece en la siguiente página.

El caso de los monitores era diferente al de los demás buques de combate. Es cierto que tenían torre de tiro, parecida a la del *Huáscar*, pero la diferencia estaba en que la de aquellos era accionada por máquina a vapor, para lo cual contaban con calderas chicas, no las de la planta propulsora. De todas maneras, si no se disponía de vapor, la torre no giraba. Cabe anotar que la dotación completa de la artillería de un monitor era de 54 hombres, y si se trataba de una dotación reducida de 36 hombres, o un promedio de 45, que comprendía gente tanto para la artillería y torre, como para los proveedores[105]. En las plantas de abril y mayo, es fácil apreciar que aquella de la tripulación era un 30 a 50% mayor que la de presupuesto, y si se considera la guarnición y Columna Constitución, gente sin experiencia de mar ni de combate, resultaba más que duplicada.

La víspera de zarpar para Arica, se nota que solo tenía seis artilleros, más un condestable, número insuficiente para atender un sistema

Cuadro comparativo del monitor Atahualpa

DOTACIÓN	Presupuesto	Abril 12	Mayo 14
OFICIALES DE GUERRA			
1er. Comandante	1	1	1
2do. Comandante	1	1	1
3er. Comandante	----	----	1
Teniente 1ro.	1	2	2
Teniente 2do.	2	2	2
Alférez de fragata	1	----	----
Aspirantes de Marina	----	4	5
Sub-Total	6	10	12
OFICIALES MAYORES			
Contador	1	1	1
Cirujano	----	1	1
Practicantes de medicina	----	----	2
Sub-Total	1	2	4
GUARNICIÓN			
Clases y soldados	----	13	13
Sub-Total	----	13	13
Columna Constitución	----	17	15
MAQUINISTAS			
Inspector de Máquinas	----	----	1
1er. Maquinista	1	1	1
2do. Maquinista	1	1	1
3er. Maquinista	1	1	1
4to. Maquinista	----	1	2
Ayudantes de máquinas	----	----	3
Caldereros	----	----	1
Sub-Total	3	4	10
TRIPULACIÓN			
Oficiales de mar	11	12	12
Artilleros de preferencia	4	3	3
Artilleros ordinarios	4	4	3
Marineros	4	17	28
Grumetes	6	5	2
Fogoneros	6	8	11
Carboneros	6	5	9
Sub-Total	41	54	68
TOTAL (de capitán a paje)	51	100	122

de artillería muy complicado, aunque lo más probable era que los puestos se cubrieran con marineros y soldados. Por otro lado, con apellido anglo-sajón había unos 7, es decir, el 10% de la tripulación y maquinistas. Estos tenían una presencia de 30% en la planta de ingeniería, predominando en todo caso los de nombre hispano, particularmente en máquinas. Fue el único caso en toda la escuadra. De los siete artilleros, el 50% tenía nombre anglo-sajón. Entre los doce oficiales de guerra en la planta, se aprecia que cinco de ellos eran Aspirantes, sin ninguna experiencia de mar y menos de combate.

El sábado 3 de mayo, el comandante del monitor se quejó de que el contador Alfaro no hiciera una entrega formal del cargo a Bustamante y de que este último no cumpliera con sus deberes a cabalidad. Carrillo elevó la queja al Comandante General de Marina y pidió para Bustamante una sanción ejemplar o que se le dé la baja[106]. Por otro lado, el domingo 25 de mayo el Comandante General de Marina expuso la situación de sanidad en el monitor, según los informes del comandante del buque y del Comandante General de la 3a. División Naval, que se resume como sigue[107]:

"- Alejandro Barrionuevo y Agustín Ganoza, practicantes de medicina, destinados al monitor desde el viernes 18 de abril, no se habían presentado. El Comandante General los había dado de baja.
- Carlos Deglane, doctor, cirujano del monitor, de avanzada edad, no podía atender el servicio de dotación y además estaba faltando desde el sábado 17 de mayo.
- El Comandante General de la 3a. División Naval proponía se nombrara en reemplazo de Deglane, al Dr. José M. Vélez, persona que además de su conocimiento profesional "reunía la calidad de su acendrado patriotismo".

El miércoles 16 de abril el *Atahualpa* realizó pruebas de artillería y máquinas en la mar, con resultados satisfactorios, como se indica a continuación[108]:

"Efectuó 10 cañonazos con cargas de 35, 45 y 50 libras de pólvora. Se relevaron las dos dotaciones de cada pieza. Los compresores controlan bien el retroceso. La torre giró constantemente y se hizo fuego por ambas bandas y hacia proa con el buque navegando. Gobierno fácil y mejorado respecto al antiguo sistema. La máquina trabajó bien con 18 libras de presión, 37 r.p.m".

A su vez, el Comandante General de Marina informaba el jueves 17 de abril al Director de Marina, que el *Atahualpa* luego de los trabajos que se le habían practicado, entre los cuales estaba la modificación del sistema de gobierno, refacción de sus calderas, y el refuerzo de la cubierta con tres baos de fierro y quince de madera, sus fondos lim-

pios y pintados, con la dotación necesaria y provisto de carbón, pólvora, municiones, repuestos navales y cuanto ha de menester para "la próxima campaña puede emprender su marcha cuando el supremo Gobierno lo estime conveniente"[109]. Es decir, que a mediados de abril, el monitor estaba listo para navegar, teniendo limitado su sector de tiro. Pero el lunes 28 de abril durante las pruebas resultaron las dos calderas grandes con averías. Se necesitaba repararlas después de apagar fuegos.

El comandante Miró Quesada pidió que para el martes 29 en la mañana se le envíe un calderero y ayudante para activar los trabajos y que se asigne otro calderero a la planta, pues las averías en calderas eran muy frecuentes. El jueves 1° de mayo, el ingeniero mecánico L. J. Wilkins, luego de inspeccionar la planta de ingeniería informó de su estado, que se resume como sigue:

> "Máquinas.- En buen estado. Calderas.- Necesitan parches de fierro similares a los que se estaban colocando en las del *Manco Cápac*. Se necesita reforzar la base de la chimenea y otras pequeñas reparaciones en las calderas chicas. Se necesitan 12 caldereros y sus ayudantes durante 12 días"[110].

Como se aprecia, hacía un mes que la guerra había sido declarada, y si bien las máquinas no tenían problemas, las calderas requerían trabajos de parchado por 12 días, es decir, que se terminaría el martes 13 de mayo, si se empezaba de inmediato. ¿Se tendría esto en cuenta para las Asambleas de Defensa Nacional que se realizaron antes del 15 de este mes?

Durante los meses de mayo y junio, las actividades del monitor estuvieron relacionadas con los ejercicios doctrinales de la tripulación, y la reparación de las calderas por personal de tierra, pero con el *Manco Cápac* hicieron ejercicios de tiro el miércoles 4 de junio[111].

6. *MONITOR* MANCO CÁPAC

La condición del monitor al finalizar el primer trimestre ha sido tratada en el Capítulo I.

El viernes 4 de abril el capitán de fragata graduado Enrique N. Alayza, entregó el mando al capitán de navío Camilo N. Carrillo. El jueves 10 del mismo mes, una resolución suprema asignó la planta de oficiales que sigue, a pedido expreso de Carrillo. Al resto de la dotación, se incorporaron posteriormente como Ayudantes de Máquinas Pablo Arias y Manuel Salas, como 4° Maquinista James Bonar y como 2° Maquinista Arthur Bryan, enviándose a la *Unión* a los fogoneros Thomas Mathewman y Eduard McGoven.

Cuadro comparativo del monitor Manco Cápac

DOTACIÓN	Presupuesto	Abril 12	Mayo 14
OFICIALES DE GUERRA			
1er. Comandante	1	1	1
2do. Comandante	1	1	1
3er. Comandante	----	1	1
Teniente 1ro.	1	2	1
Teniente 2do.	2	2	3
Alférez de fragata	1	1	2
Guardia marinas	----	4	4
Aspirantes de Marina	----	1	2
Sub-Total	6	13	15
OFICIALES MAYORES			
Contador	1	1	1
Cirujano	----	1	1
Sub-Total	1	2	2
GUARNICIÓN			
Sub-Teniente	----	----	1
Clases y soldados	----	13	14
Sub-Total	----	13	15
Columna Constitución	----	20	20
MAQUINISTAS			
1er. Maquinista	1	1	1
2do. Maquinista	1	1	1
3er. Maquinista	1	3	3
4to. Maquinista	----	----	1
Ayudantes de máquinas	----	----	2
Sub-Total	3	5	8
TRIPULACIÓN			
Oficiales de mar	11	11	11
Artilleros de preferencia	4	9	10
Artilleros ordinarios	4	8	9
Marineros	4	26	22
Grumetes	6	10	10
Cabo de fogoneros	----	2	4
Fogoneros	6	11	15
Carboneros	6	4	6
Sub-Total	41	81	87
TOTAL (de capitán a paje)	51	134	147

Al igual que lo considerado para los buques anteriores, la comparación numérica de su dotación se aprecia en el cuadro de la anterior página[112].

En este monitor, la situación era similar a la del *Atahualpa*. El miércoles 14 de mayo, víspera del zarpe para Arica, la gente de mar y máquinas se había más que duplicado con respecto al presupuesto y, sumando la guarnición y Columna Constitución, casi triplicado. En cuanto a los artilleros, eran el triple de los que tenía el otro monitor, pero siempre insuficientes para atender toda la operación de la torre, aunque los puestos se cubrieran con marineros, grumetes y soldados, sin experiencia ni entrenamiento en combate. Por otro lado, los de apellido anglo-sajón eran 37, que representaban un 39% de la gente de mar, predominando en un 58% en la planta de ingeniería y en un 70% en la de artillería. Entre los quince oficiales de guerra de la planta, se aprecia que 2 de ellos eran Aspirantes de Marina y guardia marinas 4, sin ninguna experiencia de mar y menos de combate.

Al mes de mayo, la relación nominal de oficiales era como sigue:

1er. Comandante	Capitán de navío Camilo N. Carrillo
2do. Comandante	Capitán de fragata graduado Enrique N. Alayza
3er. Comandante	Capitán de corbeta Manuel I. Espinosa
	Tte. 1° graduado Bernardo Smith
	Tte. 2° Juan E. Taboada
	Tte. 2° graduado Eulogio S. Saldías
	Tte. 2° graduado Nicanor Asín
	Alférez de fragata Carlos L. Rodríguez
	Alférez de fragata graduado Ramón Bueno
	Guardia marina Carlos Barandiarán
	Guardia marina Carlos Leguía
	Guardia marina Luis B. Arce
	Guardia marina Alberto C. Vargas
	Aspirante Felipe C. Alcorta
	Aspirante Juan Mulgrew
	Teniente de Infantería Daniel Durán
Contador	Pablo Cavero
Cirujano	Dr. Eugenio Román
1er. Maquinista	Thomas Colquhoun
2do. Maquinista	Aníbal Alayza
3er. Maquinista	Manuel Hidalgo
3er. Maquinista	Richard Treneman
3er. Maquinista	Carlos Tomás
4to. Maquinista	James Bonar

Ayudantes de Máquinas Manuel Salas
Pablo Arias

El miércoles 16 de abril, el *Manco Cápac* realizó pruebas en la mar cuyo resultado se resume como sigue:

- La modificación del sistema de gobierno aún no está concluida. El gobierno del buque, por ser los guardines nuevos y los timoneles inexpertos, deja mucho que desear. Se puede remediar con mas ejercicios.
- El tiro se ha realizado con la torre fija en una dirección.
- Con cada cañón se efectuaron 6 disparos: 4 con saquete de 35 libras, y 2 con saquetes de 45 libras de pólvora. Con esta última, el cañón derecho tuvo un retroceso de 6 pies 6 pulgadas; el cañón izquierdo de 4 pies 4 pulgadas.
- La máquina funcionó bien con 15 libras de vapor, 35 r.p.m., velocidad 4.5 nudos.
- Después de fondear y con los fuegos embancados, se notó que la caldera de estribor necesitaba de reparaciones que se harían a la brevedad.

Al día siguiente, 17 de abril, el Comandante General de Marina informaba al Director de Marina, que luego de los trabajos efectuados, entre los cuales están el retubado total de las calderas grandes, el cambio de los coronamientos de las cajas de fuego, la corrección de los defectos de la torre y artillería, la modificación del sistema de gobierno, los fondos limpios y pintados, este buque con la dotación necesaria y provisto de carbón, pólvora, munición, repuestos navales y cuanto ha de menester para la próxima campaña, puede emprender su marcha cuando el Supremo Gobierno lo estime conveniente[113].

Poco después, el lunes 28 de abril, el 1er. Ingeniero del monitor informaba que cada vez que se encendían las calderas grandes se presentaban fugas por varios sectores, a pesar de las reparaciones efectuadas. Pero en ese día, al prepararse para zarpar, la caldera de estribor experimentó una avería en las hornillas, cuya reparación podía tomar tres días trabajando con doce buenos caldereros. Carrillo propuso se estudiase si la reparación sugerida era indispensable, y si de hacerse quedaría bien[114].

Esto sucedía prácticamente unos doce días antes de que se discutiera la salida de la escuadra al Sur, que se verificó el jueves 15 de mayo en la noche. Al presentarse una falla en las calderas del *Manco Cápac*, y en cumplimiento de las instrucciones emitidas por el ministro del Solar, ambos monitores regresaron al Callao, en donde el *Atahualpa* permanecería hasta el autohundimiento de la escuadra en 1881, en tanto que el *Manco Cápac* viajaría a Arica en agosto de 1879.

Durante mayo y junio, la tripulación realiza ejercicios doctrinales, pero el miércoles 4 de junio en la mañana el monitor realiza un ejer-

cicio de tiro contra un blanco a 1,250 yardas de distancia. Disparó ocho tiros con resultados satisfactorios. La tripulación y guarnición aprovecha de la oportunidad para hacer tiro con fusil contra dicho blanco[115].

El domingo 22 de junio, Carrillo se manifiesta partidario de completar la instrucción de los Aspirantes de Marina que estaban embarcados. A ese fin organiza un curso de navegación a bordo del *Manco Cápac*, para lo cual contaba con número suficiente de profesores competentes entre los oficiales del buque y de la división. El curso no demandaba gastos para el Gobierno; el horario sería de 12 a 1h p.m. para los que aún no hubiesen completado su instrucción de matemáticas, y de 1h a 2h p.m. para los que sí la hubiesen terminado. Se requería de la puntual asistencia de aquellos Aspirantes que pertenecían a la 3a. División, pero también podía extenderse a aquellos de otras divisiones.

Carrillo confiaba en que el Comandante General de Marina apoyaría la iniciativa, pero al elevarla de la Haza manifestó que si el objetivo propuesto era solo para los Aspirantes de la división, no se requería de autorización alguna. Sin embargo, reconociendo el valor de hacerlo extensivo a las otras divisiones, consideraba que los Aspirantes estaban embarcados para subsanar la falta de guardia marinas y llamados a "emprender viajes continuos según las exigencias de la actual guerra", aunque esperaba la decisión del Gobierno[116].

El jueves 3 de julio, de la Haza informó al Director de Marina, que el *Manco Cápac* estaría listo dentro de dos días[117].

C. LA DISPUTA POR EL CONTROL DEL MAR EN EL PRIMER TRIMESTRE

1. PROLEGÓMENOS DEL BLOQUEO DE IQUIQUE[118]

El viernes 7 de marzo, tres días después de que Lavalle llegara a Chile, salió para Antofagasta el Ministro de Guerra y Marina, Cornelio Saavedra, a objeto de informarse de las necesidades del territorio boliviano invadido, quedando como interino el de Relaciones Exteriores don A. Fierro. En el mismo día y destino, salió el contralmirante Juan Williams Rebolledo, designado como Comandante en Jefe de la Escuadra, cargo que asumió el jueves 13 de marzo, izando su insignia en el blindado *Blanco Encalada*.

Como Bolivia hubiese declarado la guerra a Chile el sábado 1° de marzo, el Gobierno decidió la ocupación del resto del litoral boliviano

hasta el Loa, frontera Sur del Perú con Bolivia. La misión quedó cumplida el viernes 21 de marzo con el desembarco de fuerzas en Cobija y Tocopilla apoyadas por el *Blanco* y *Cochrane*, respectivamente. En cuanto el interior de ese territorio, su ocupación se completó con la toma de Calama el domingo 23 de marzo. Así, pues, esta nueva invasión colocó a Chile en la frontera con el Perú. La ocupación de Calama fue decidida por Saavedra, "cediendo así, según Bulnes, a una convicción fuertemente expuesta por todos los órganos de la opinión pública".

El martes 25 de marzo, Fierro dirigió una comunicación al Ministro de Guerra y Marina en comisión en Antofagasta, coronel Cornelio Saavedra, poniéndolo en autos sobre la apreciación final de las relaciones con el Perú, país con el cual se esperaba entrar en guerra de un momento a otro:

> "Conocidas estas circunstancias –decía Fierro–, Ud. debe dar conocimiento de ellas al Comandante en Jefe de la escuadra, a fin de que esté plenamente apercibido para obrar contra las fuerzas enemigas en el instante en que la guerra se declare. Conviene dejar al expresado jefe toda la latitud de acción que requiere su cargo, sobre todo cuando del buen éxito de nuestras armas en el mar depende tan principalmente el resultado final de la lucha"[119].

Pero es muy importante resaltar una vez más la frase final de Fierro: "...del buen éxito de nuestras armas en el mar depende tan principalmente el resultado final de la lucha". Aparte de que los eventos que se sucederían en el futuro así lo demostrarían, Williams Rebolledo quedó obsesionado por buscar un combate con las fuerzas navales peruanas desde el primer momento de la guerra, como él mismo lo haría notar en su informe del lunes 7 de abril. Pero en la misma fecha Fierro envió a Saavedra un telegrama en estos términos: "Tenga lista la escuadra. Avise si falta algo".

El viernes 28 de marzo, un decreto reservado nombraba a R. Sotomayor como Secretario General de Williams Rebolledo "con amplias facultades para asesorar a dicho jefe en lo concerniente a todas las operaciones bélicas que puedan ejecutarse en Bolivia y el Perú, y a las medidas administrativas que demanden tanto la escuadra como el ejército". Por otro lado, al Jefe de Ejército del Norte le ordenaba Fierro que "está en el deber de asesorarse en los planes u operaciones que se proyecten contra las fuerzas enemigas, con el citado funcionario". El sábado 29 Sotomayor salió de Valparaíso para Antofagasta a bordo del vapor *Bolivia* de la P.S.N.C., llevando el encargo de trasmitir a Williams Rebolledo la decisión del Gobierno de marchar con la

escuadra sobre el Callao, apenas se la notificara Sotomayor. Mientras el Gobierno no recibiera la confirmación cablegráfica de Sotomayor de haber cumplido el encargo, su nombramiento se mantendría en reserva.

El martes 8 de abril, el general Justo Arteaga fue nombrado como General en Jefe del Ejército de Operaciones del Norte, cargo que asumió el 29 del mismo mes; como Comandante General de Infantería el general Erasmo Escala, como Comandante General de Caballería el general Manuel Baquedano, y el coronel Emilio Sotomayor como Jefe de Estado Mayor del Ejército de Operaciones del Norte. Este último había venido ejerciendo el comando en el Norte desde el 14 de febrero[120]. Casi un mes después, Arteaga pidió al Ministro de Guerra y Marina, Saavedra, una definición de la esfera de acción del ejército y armada, en estos términos, sin que se conozca la respuesta:

> "Si hasta ayer las necesidades de la guerra no habían obligado a fijar con claridad las relaciones que deben existir entre el ejército y la armada, conceptúo que por hoy esa ocasión se presenta con carácter imperioso, a fin de saber de cierto cual es la esfera de acción que compete a cada uno y qué autoridad habrá de presidir las resoluciones que se adopten en las expediciones futuras. En materia tan importante, la palabra del Gobierno es la última palabra, y desearía que Ud. se sirviera comunicármela en primera oportunidad"[121].

Por otro lado, el Gobierno adecuaría las tramitaciones constitucionales y legales para que la declaratoria de guerra al Perú se comunicara por el cable poco antes de la llegada de Williams Rebolledo al Callao. En efecto, entre el 25 y 28 de marzo el Gobierno había elaborado un plan secreto a cumplirse en dos etapas.

1. Atacar por sorpresa en el Callao a la escuadra peruana
2. Lanzar una división de 4,000/5,000 hombres contra Iquique

Calculando el Gobierno que Sotomayor llegaría a Antofagasta el martes 1° de abril y que si bien el mensaje verbal de que era portador era auténtico, tambien consideró que Williams Rebolledo no merecía un trato de esa naturaleza y le envió, el lunes 31 de marzo, un mensaje cifrado por intermedio del coronel Sotomayor en Antofagasta, hermano de don Rafael, que decía:

> "Escuadra esté lista para zarpar al Callao a la llegada de don Rafael Sotomayor. Estará allí mañana con poderes e instrucciones. Impida que telégrafo comunique Perú u otra parte salida de la escuadra. Anúncieme partida y día probable que llegará Callao. Reserva absoluta. *A. FIERRO*".

Sotomayor se embarcaría en el *Blanco* y actuaría como asesor en el caso de tener lugar en el Callao negociaciones diplomáticas con los representantes de países neutrales. El martes 1° de abril, al llegar

Sotomayor a Antofagasta se encuentra con la orden siguiente: "Póngase de acuerdo con Williams. La Escuadra debe estar lista para partir y evitar que por telégrafo o de otro modo se sepa su salida en Perú o Chile. Espere órdenes partir. *A. FIERRO*".

La frase "espere órdenes" era para dar tiempo a que el Congreso aprobase la declaratoria de guerra. Al día siguiente miércoles 2 de abril, salía el telegrama siguiente: "Declaración guerra al Perú. Godoy y Lavalle se retiran mañana. Procedan como en campaña".

El jueves 3 de abril el Ministerio de Marina impartía por telégrafo sus instrucciones a Rebolledo en estos términos: "Señores Rebolledo y Sotomayor. Se sabe ya en Lima declaración de guerra. Uds. procurarán destruir o inhabilitar escuadra peruana, impedir fortificaciones de Iquique o destruirlas, aprehender transportes y bloquear puertos y proceder en todo con amplias facultades. Avisen su partida y propósitos. *SAAVEDRA*".

Pero no ocurrió así. Williams Rebolledo rechazó el plan del Gobierno de atacar a la escuadra peruana en el Callao por los riesgos que entrañaba para los buques chilenos, en tanto que estableciendo el bloqueo de Iquique, los peruanos tendrían que salir del Callao y defenderlo, lo cual Williams Rebolledo consideraba favorable para decidir la supremacía naval mediante un combate. Dicho sea de paso, Williams Rebolledo conocía de la situación de alistamiento de la escuadra peruana. A Sotomayor no le quedó otro camino el 3 de abril, que enviar al Presidente Pinto el mensaje: "Escuadra irá a Iquique, no Callao. Carta vapor. Iquique 4,000 hombres, 300 caballería. Salida hoy noche".

Para Williams Rebolledo, según señala Bulnes, hubo cuatro razones que justificaban su decisión:

"1a.- Que el Perú no podía permanecer en la indiferencia, viendo amenazada la fuente de sus recursos en Tarapacá como él proyectaba.
2a.- La expectativa de un pronto desembarco en Iquique
3a.- Que el Perú quedaría privado de recursos fiscales, teniendo dominado, por nuestras naves, el comercio del guano y del salitre.
4a.- Que carecía de un transporte carbonero para emprender el viaje al Callao".

Paradójicamente, al zarpar el 3 de abril de Antofagasta, Williams Rebolledo dejaba ahí al *Matías Cousiño* y al *Rímac*, cargados de carbón, pertenecientes a la C.S.A.V. pero que operaban bajo bandera inglesa por razón de coyuntura mas no de propiedad.

¿Quién manda a quién? es la pregunta que se hace ante la decisión de Williams Rebolledo. Bulnes comentó que días mas tarde, durante

una sesión secreta del senado, el ministro Prats, además de exponer en qué consistía el plan de guerra relámpago contra el Perú, dijo:

"Que esa operación que el Gobierno había creido acertada no debía, sin embargo, imponerla al Contralmirante sino aconsejársela y recomendársela con instancia, manifestándole que llenado el propósito se podía dar por resuelta la guerra sin sacrificios ulteriores, pues bloqueada la Escuadra enemiga era fácil adueñarse de todas las costas, bloquear con barcos débiles y con meros transportes armados todos los puertos del Perú, e imponer a esta nación en un tiempo más o menos corto las condiciones de la paz. Pero que el Almirante había rechazado de una manera perentoria aquella empresa sin que al señor Sotomayor le fuera posible vencer su resistencia".

Bulnes comentó que "el país no sabía las resoluciones gubernativas. Ignoraba lo dispuesto por el Gabinete Prats y el objeto del viaje de Sotomayor". Sin embargo, cuando trató de la ocupación de Calama, el mismo Bulnes expresó:

"El país no abandonó un instante, mientras ella duró (la guerra), su derecho de fiscalización y de dirección, ni el Gobierno pretendió restringir las garantías que le otorgan en la vida ordinaria la Constitución y las leyes".

El sábado 5 de abril, el Ministro de Guerra y Marina Cornelio Saavedra, emitió las instrucciones a las cuales se debía sujetar Williams Rebolledo para hostilizar a Perú y Bolivia, evitando todo daño a las naciones neutrales que sostenían comercio con ellas. Las instrucciones se detallaban en 20 párrafos, de los que se ha hecho una apretada síntesis como sigue:

a. Persecución y captura de todo buque peruano o boliviano, fuera de guerra, corsario o mercante, así como el cargamento que condujesen estos últimos, siempre que no perteneciera a algún neutral, a menos que constituyera contrabando de guerra declarado. El resto de la carga quedaría libre, respetando el principio de que buque libre hace tambien libre la mercadería lícita.
b. Perú y Chile son signatarios del Tratado de París de 1856 que declaraba abolido el corso. Bolivia en cambio, no era parte de dicho Tratado y, por lo tanto, podía recurrir a ese tipo de guerra, extendiendo las patentes respectivas.
c. Se podía detener y apresar cualquier buque neutral que transportase hacia o desde Perú y Bolivia, despachos oficiales, tropas de tierra o de marinería. Si los documentos correspondientes no demostraban fehacientemente la neutralidad de un buque, podía ser apresado, por sospechoso.
d. Definía como contrabando de guerra lo siguiente: cañones, morteros, fusiles y todo tipo de armas y proyectiles, cureñas, estopines, fulminantes,

cápsulas, mechas, pólvora, salitre, carbón de piedra, azufre, prendas de vestuario militar, correaje, sillas y bridas de caballo, tiendas de campaña, instrumentos y objetos fabricados para la guerra, y buques mercantes neutrales comprobadamente construidos para la guerra.

e. Los buques mercantes neutrales que navegasen en convoy con buques de guerra neutrales, no podrían ser visitados, exigiéndose una declaración escrita del comandante del convoy. En caso de sospecha, el jefe del convoy haría la visita del buque neutral y extendería un certificado.
f. Para que un buque corsario no fuese considerado como pirata, debería exhibir la patente de corso y todos los documentos necesarios que acreditasen su nacionalidad, debiendo estar tripulados en su mayoría por súbditos de la nación a que perteneciera.
g. Definía como límite de mar territorial al mayor alcance de la artillería de la escuadra chilena, a partir de la línea de bajamar en la costa.
h. El bloqueo que estableciera debía tener carácter efectivo, esto es, que fuera sostenido por buques con capacidad militar tal como para impedir o hacer peligroso el ingreso de un buque al puerto bloqueado, excepto por causa de arribada forzosa, como accidente o mal tiempo. Si llevaba contrabando de guerra, sería decomisado.
i. Definía las diversas situaciones en que se incurría en una violación legítima del bloqueo.
j. Establecía el procedimiento para reconocer y visitar un buque mercante. Disparar un cañonazo en blanco y desplegar el pabellón nacional. Detenido el buque, sería visitado por un oficial acompañado de dos o tres hombres, quien revisaría la patente, el rol de tripulación, papeles de sanidad, conocimiento de embarque, si llevaba o no contrabando de guerra. Si todo estaba en orden, el mercante quedaría libre, dejándose constancia en los documentos del buque. En caso contrario, se podía apresar al buque y cumplir con el procedimiento detallado para estos casos.
k. El ingreso y salida a puertos bloqueados, por parte de buques de guerra neutrales, sería libre.

Finalmente, especificaba Saavedra, se tendría en cuenta las prescripciones del Derecho de Gentes (Derecho Internacional) en lo que tuviese relación con el estado de guerra en el mar[122].

2. *EL BLOQUEO DE IQUIQUE*

El miércoles 2 de abril, José Antonio de Lavalle envió al Presidente Prado un mensaje: "Se va a declarar guerra al Perú. Refuercen Iquique", trasmitido por el cable en la mañana del jueves 3[123]. Todo indica que el Prefecto de Tarapacá no fue alertado de esta probabilidad, pero el sábado 5 de abril este funcionario puso en conocimiento del

Gobierno de Lima por cablegrama, el inicio del bloqueo en estos términos: "A las 4h 55m p.m. Iquique bloqueado por buques de guerra chilenos. Iquique todo tranquilo. Los negocios todos suspendidos"[124].

Se iniciaba pues, la guerra en el mar con la presencia en Iquique de la escuadra chilena, que saliera de Antofagasta en la noche del jueves 3 de abril, conformada por los blindados *Cochrane*, y *Blanco*, buque insignia del almirante Williams Rebolledo, su comandante en Jefe, las corbetas *Chacabuco*, *O'Higgins*, *Esmeralda* y *Magallanes*. Es interesante consignar la impresión que trasmitió el corresponsal de *El Comercio* en su nota del martes 8 de abril, sobre la presencia de la escuadra chilena en Iquique[125]. Así, se refiere "a la idea insinuada por la prensa de Santiago y Valparaíso de ocupar el departamento de Tarapacá como punto estratégico y como fuente que es de recursos para el Perú". Prosigue:

> "Que al avistarse la escuadra chilena, la población como por un tocamiento eléctrico se levantó en masa resuelta a rendir la vida en defensa del sagrado suelo de la patria. El acaudalado comerciante, el hombre de letras, el industrial, todos, dominados por el santo amor a la patria, se aprestaban rifle en mano, a rechazar cualquier desembarco. El espectáculo que ofrecía Iquique era verdaderamente conmovedor. Luego de fondear, se dirigió al *Blanco Encalada* el capitán de puerto, capitán de corbeta don Salomé Porras, que fue recibido con frialdad por el almirante Williams Rebolledo, quien le pidió anunciara al Prefecto que cumpliría al pie de la letra la comunicación que le haría llegar con un oficial de la escuadra".

En efecto, luego de retirarse Porras, pasó a tierra el capitán de fragata Arturo Prat, embarcado en la escuadra días antes, quien se trasladó a la Prefectura en medio de inmenso gentío que guardaba un gran silencio, respetando su integridad física. Entregó al Prefecto la nota y le pidió permiso para entregar otra al Decano del Cuerpo Consular y regresó a bordo. Pero más tarde, continúa, acudió donde el Prefecto para notificarle verbalmente: "Que se abstuviera de continuar los trabajos de fortificación de la isla, porque la escuadra se vería obligada a destruirlo todo, a lo que el Prefecto contestó que haría en la esfera de lo posible cuanto pudiera para defenderse".

La nota de Williams Rebolledo fechada 5 de abril, entregada por Prat al Jefe Político y Militar de Iquique, decía como sigue:

> "Acabo de presentarme en estas aguas con la escuadra de mi mando, con el objeto de establecer el bloqueo efectivo del puerto y sus inmediaciones que principia desde luego. Y como es posible que la marcha de los acontecimientos que muy pronto deben desarrollarse, ya sea por la presencia de la escuadra peruana en estas aguas o ya por otra causa, me obligue a emplear los elementos militares de las fuerzas de mi mando, me

anticipo a prevenirlo a Ud. para su conocimiento y para que asi lo haga saber a la parte indefensa de la población, a cuyo efecto señalo el plazo de 24 horas, que deberán contarse desde el momento en que reciba Ud. la presente comunicación, haciendo responsable a Ud. pasado aquel tiempo, del resultado de mis operaciones"[126].

El bloqueo como estaba concebido, implicaba en efecto, la primera invasión del territorio marítimo del Perú.

Cabe aclarar, como se ha dicho, que a esta fecha, solo el Gobierno en Lima, el pueblo limeño y chalaco, conocían del estado de guerra. Por eso, la justa respuesta que cursó al día siguiente el Prefecto del departamento de Tarapacá don Justo P. Dávila.

"En contestación debo expresar a Ud. la profunda sorpresa que me ha causado dicho oficio, pues la actitud que ha tomado la escuadra de su mando importa una hostilidad contra el gobierno peruano, que represento en esta localidad, y sin que haya precedido la declaratoria de guerra en la forma debida.

Por lo mismo protesto a nombre de mi país y del Gobierno Supremo, contra este acto atentario, declinando en Ud. toda responsabilidad, tanto por el bloqueo como por las operaciones que la escuadra de su mando emprenda en este puerto o litoral, y que llegado ese caso inesperado, como primera autoridad y como peruano, sabré cumplir mis deberes"[127].

Resulta anecdótico que el 5 de abril fuese Prat quien entregase al Prefecto la nota de Williams Rebolledo y que 45 días después perdiera la vida al levantar Grau el bloqueo.

La nota al Decano del Cuerpo Consular, también del 5, decía:

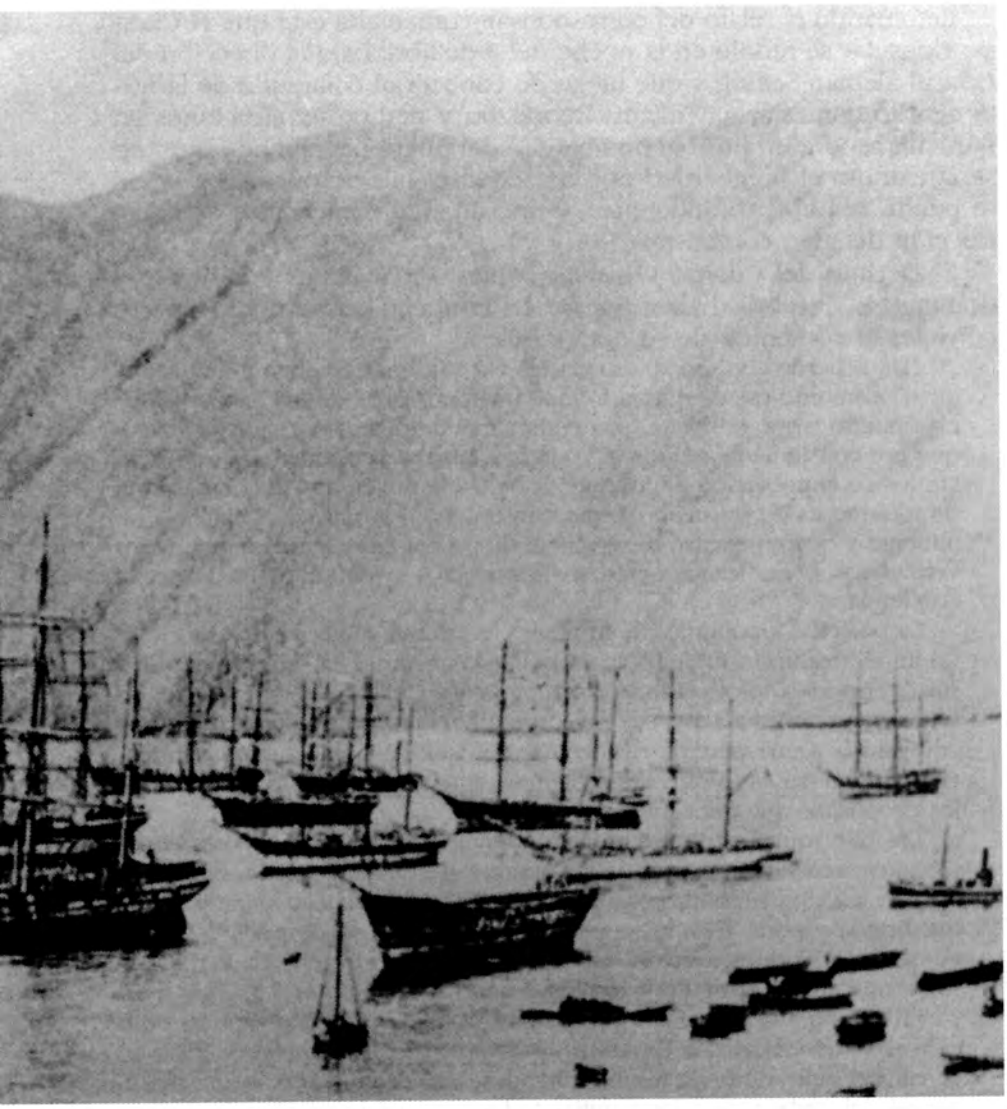
"Participo a Ud. que a esta fecha he establecido el bloqueo de este puerto como medida estratégica para los futuros acontecimientos que tendrán que surgir con motivo de la actitud hostil asumida por el Gobierno del Perú en nuestra contienda con Bolivia y tengo el agrado de manifestar a Ud. que todos los súbditos y ciudadanos extranjeros residentes en este puerto obtendrán del que suscribe el apoyo y seguridad de sus personas e intereses, siempre que no estén en oposición con los propósitos que persigo.

En consecuencia si algunos de ellos desean abandonar el lugar trasladándose por mar al Norte o Sur no pondré inconveniente para que lo efectúen con tal que obtengan previamente un pasaporte del señor Cónsul de la Nación a que pertenecen, el cual será visado por el que suscribe.

Debo prevenir a Ud. que los vapores de la carrera solo permanecerán en el surgidero sobre vapor, y el tiempo preciso para el embarque y desembarco de la correspondencia y pasajeros que deben desembarcarse en el sentido que dejo indicado.

Sírvase Ud. en su carácter de Decano del Cuerpo Consular en este puerto, poner en noticia de sus honorables colegas el contenido de la presente nota"[128].





Puerto de Iquique
La guerra se inicia con su bloqueo el mismo 5 de abril, por la escuadra comandada por Williams Rebolledo.
(Reproducida de la *Historia de guano y del salitre*, de Jacinto López).

Retomando el relato del corresponsal, comentaba éste que el Cuerpo Consular se reunió en la noche del 5 de abril bajo la dirección del Cónsul alemán Sattler, y que luego de conocer el contenido de la nota acordó contestar a Williams Rebolledo y pedirle explicaciones en particular sobre un posible bombardeo del puerto, agregando que "no sería extraño el bombardeo por la escuadra chilena, por más que este puerto sea abierto, indefenso, esencialmente comercial y de construcción de suyo combustible".

El Decano del Cuerpo Consular contestó a Williams Rebolledo el domingo 6 de abril, haber puesto en conocimiento de los señores cónsules el contenido de su nota y que:

"De acuerdo con todos los señores y a su nombre vengo a manifestar a Ud., como no puede ignorarlo, que una gran parte de los habitantes de este puerto, si no la mayor, son extranjeros de distintas nacionalidades y que por consiguiente sea directa o indirectamente, sus intereses representan los de la población de Iquique. Sabe Ud. también que la construcción de Iquique es de un material que constituye en si mismo un peligro inminente y que en el caso desgraciado de un conflicto a mano armada los verdaderos perjudicados serán los extranjeros o neutrales en la actual contienda.

La posición topográfica de Iquique y la falta de medios de trasporte es un impedimento insuperable para poner los intereses a salvo, ni podrían sus dueños dejarlos abandonados, acogiéndose a la franquicia que Ud. les ofrece para poner a salvo sus personas y familias, porque este abandono equivaldría a una pérdida casi segura del todo, a pesar de las seguridades que Ud. se sirve ofrecerles, siempre que no estén en oposición con los propósitos que persigue Ud.

Los que somos neutrales en la contienda actual, no podemos, bien lo sabemos, coactar la libertad de las operaciones militares, ni de uno ni de otros, y esta persuasión, permitame Ud. hace ilusorias las garantías que nos brinda y pone a este Cuerpo Consular en el caso de pedir a Ud. algunas explicaciones sobre el modo de ejercer en provecho de los intereses extranjeros la garantía y apoyo de que habla su nota.

En cuanto a la prevención que hace Ud. respecto de los vapores de la carrera y del embarco y desembarco de pasajeros y correspondencia en el sentido indicado en la misma nota, desearía hiciera Ud. extensiva la libertad del embarque a las familias todas que quisiesen abandonar este puerto, tanto extranjeras como peruanas y bolivianas, yendo estas últimas resguardadas por el pasaporte de algunos de los consulados de naciones amigas del Gobierno que Ud. representa, lisonjeándonos la esperanza de Ud. no se negará a visarlos. Y siendo quizás conveniente tener algún arreglo verbal con Ud. sobre este particular, de entre los miembros de este cuerpo consular se ha nombrado representantes de la Gran Bretaña,

Francia y Alemania, para que apersonándose con Ud. se sirva estipular con ellos el modo mas expedito para llenar este requisito"[129].

Continuando su relato, el corresponsal comentaba que Williams Rebolledo recibió al Cuerpo Consular a bordo del buque insignia y fríamente les reiteró "que se limitaba por ahora al bloqueo; pero que no por esto dejaría de emplear otras hostilidades más eficaces (tácitamente el bombardeo) si las circunstancias de la guerra lo exigían". Por otro lado, el mismo 5, Williams Rebolledo se dirigía a los agentes navieros en Iquique, en los términos que siguen:

"Habiendo establecido el bloqueo de este puerto con la escuadra de mi mando, he creído conveniente dirigirme a Ud. para que imparta a los capitanes de la carrera la orden de no fondear y solo mantenerse sobre la máquina para embarcar y desembarcar correspondencia y pasajeros, debiendo estos últimos, para ser admitidos a bordo, presentar un pasaporte expedido por el Cónsul de la respectiva nación, visado por el que suscribe.

Esta medida ha sido adoptada a fin de dar facilidades al comercio y a los intereses de la Compañía que Ud. representa, evitando toda dificultad que pudiera sobrevenir por la desobediencia de los capitanes de los vapores, a lo dispuesto por el que suscribe"[130].

En otra parte de su reseña periodística, el corresponsal comentaba que desde el 14 de febrero hasta el 8 de abril, habían abandonado Iquique 5,000 chilenos, entre hombres y mujeres, dirigiéndose a Chile. En el plano militar manifiestó la unión de los peruanos. Así, civilistas, pardistas, pierolistas, todos concurrían en sentirse obligados a defender el sagrado suelo de la patria "y a escarmentar a sus injustos invasores". Iquique se encontraba defendido por 4,000 hombres del ejército de línea y guardia nacional.

Comenta también, sobre la concentración de los efectivos de la guardia nacional: El batallón Iquique N° 1 fue arengado por el segundo jefe, doctor La Torre, senador, en ausencia de su primer jefe Alfonso Ugarte, iquiqueño, que se hallaba en La Noria, pero que al conocer de la situación se constituyó en Iquique. Ugarte había obsequiado a su batallón un vestuario completo por un valor de unos 12,000 soles. También se concentró la Columna Naval, bajo el mando del teniente coronel Carlos L. Richardson. Los individuos que la formaban eran todos del gremio de playeros, con sus oficiales. Finalmente, la Columna de Honor, al mando del coronel Juan de Dios Hidalgo, estaba compuesta de personas de alta posición social. Mencionaba que el diputado Billinghurst se había excusado ante la Cámara de Diputados por no asistir el jueves 24 de abril a la Legislatura Extraordinaria.

Finalmente, el Prefecto Dávila congregó a los residentes chilenos en un solo punto, para proteger su integridad física, como medida preventiva.

El viernes 25 de abril, a consecuencia de las críticas generadas por los bombardeos de puertos indefensos en la costa peruana, como se verá a continuación, el Ministro de Guerra y Marina interino, Antonio Varas, hacía nuevas precisiones en torno a la manera como debía procederse con respecto a los neutrales ajustándose a las prescripciones del derecho moderno, sin que por ello se dejase de hacer uso de todos los medios legítimos para lograr el fin de la guerra. Así, resaltaba, que en las instrucciones del 5 de abril se había considerado al salitre como contrabando de guerra. Le comentaba a Williams Rebolledo, que:

> "Las naciones marítimas no están de acuerdo acerca de las mercaderías que merecen colocarse bajo aquella denominación, y que por este motivo, el catálogo de los artículos de contrabando ha variado en las diversas épocas, según el uso mas o menos directo que de ellos puede hacerse para la fabricación de elementos bélicos y en las artes de la paz. El salitre se encuentra en esta situación dudosa. He juzgado necesario manifestarle que el referido artículo solo debe considerarse contrabando de guerra por accidente. Las circunstancias harán ver a Ud. en qué casos el salitre debe reputarse mercadería lícita y en cuales nó".

El otro punto que llamaba a la atención de Williams Rebolledo era el bombardeo de plazas indefensas, y le decía: "Ud. conoce cual es la práctica en la guerra civilizada acerca de la materia. Por nuestra parte, en la lucha que sostenemos con el Perú y Bolivia, no debemos emplear ese recurso como simple medio de ataque para obligar al enemigo a acceder al objeto de la guerra. Es ese un recurso extremo y doloroso, a que no apelan las naciones modernas sino en raros casos".

Sin embargo, abría la ventana de la interpretación, pues decía:

> "Pero esta recomendación no es absoluta; pues si las naves de la escuadra fuesen atacadas desde tierra, Ud. tendrá el deber de rechazar la agresión bombardeando la plaza, aunque no esté debidamente fortificada. La grave responsabilidad de este acto caerá sobre los que provocan una justa defensa, pretendiendo escudarse tras de una población inerme. Asimismo, el bombardeo de una plaza puede resultar como un accidente inevitable en el encuentro de la escuadra con las fuerzas navales enemigas, y, en semejante circunstancia no podría dudarse de su legitimidad. Por lo demás, siempre que lo consienta el tiempo y la naturaleza de las cosas, debe manifestarse la intención de bombardear la plaza"[131].

El lunes 7 de abril, Williams Rebolledo daba cuenta al Comandante General de Marina, sobre la operación de bloqueo de Iquique.

"El sábado a las 2h p.m. me presenté en la boca de este puerto, sobre la máquina, desde donde envié al jefe político del lugar las notas que en copia acompaño, comunicándole que desde este momento bloqueaba el puerto.

Como Ud. comprenderá, esta medida ha producido extraordinaria alarma en la población, llegando la excitación hasta tal punto que muchos de nuestros nacionales (en número de 200 hasta esta hora), se han visto obligados a refugiarse en los buques mercantes que existen en la bahía y como la mayoría de ellos es gente desvalida, ordené se les racionara, y hoy deben partir algunos en el vapor que conduce la presente comunicación.

En la bahía existen 17 buques de nacionalidad extranjera, a los que se ha notificado el bloqueo señalándoles el plazo de 10 días para que dejen el puerto.

Como el objeto principal de mi venida a este puerto es "provocar a la escuadra peruana para presentar combate", es muy posible que si las medidas tomadas hasta esta fecha no son bastantes a conseguirlo, emplearé todavía "otras más eficaces" hasta lograr lograr el objetivo que persigo"[132].

Pero ¿era este el objeto final de la guerra iniciada? Hay varios indicios de que no era así. Ya se ha mencionado que en la prensa chilena se había planteado la ocupación de Tarapacá. ¿Por qué? En opinión del Ministro de Estados Unidos en Chile, Thomas A. Osbom, se suponía que esta provincia encerraba "en sus depósitos de salitre y guano una inagotable riqueza. Si Chile tiene éxito en ocupar Tarapacá, juzgo que insistirá en adueñarse de ella. Según informes recibidos sobre el valor de sus depósitos, se estiman en unos 400 millones de dólares solo en salitre"[133].

De acuerdo al Manifiesto del Gobierno chileno distribuido el sábado 12 de abril a los ministros de las naciones amigas, el Tratado de 1873 debió su nacimiento: "A las medidas que el Gobierno del Perú adoptó en aquella época para justificar una de las más audaces y crueles expoliaciones. (...) El Perú necesitaba estancar y apropiarse (en una palabra monopolizar) las negociaciones salitreras, y, a fin de sostener un crédito cada día más debilitado, apeló al supremo arbitrio de arruinar la industria para satisfacer la voracidad fiscal que no podía saciarse con los recursos ordinarios de un país que ha vivido, gracias a las riquezas de su territorio, con el completo olvido de la economía y del trabajo"[134].

El Manifiesto era claro. El centro del problema era el salitre y la riqueza potencial que encerraba el departamento de Tarapacá. Su conquista por Chile acabaría por cortar la yugular de la economía peruana y en consecuencia, de la Alianza. Esto, por supuesto, significaba

que quien debería monopolizar las salitreras de Perú y Bolivia, era Chile; y lo logró.

Por su parte, el Ministro de Estados Unidos en el Perú, Richard Gibbs, informaba a su Gobierno el miércoles 9 de abril, que la flota chilena se había hecho presente en Iquique desde el sábado 5 de ese mes y que el almirante chileno había dado un plazo de 24 horas para bombardearlo, pero que hasta el 9 tal cosa no había ocurrido. Decía Gibbs, que últimamente se había desembarcado una división del ejército peruano y que el puerto carecía de defensas contra los blindados. Manifestaba, también, que telegramas comerciales privados recibidos en Lima, indicaban que el almirante chileno "había dado 10 días de plazo" para que todos los buques mercantes neutrales dejaran el puerto y suspendieran las operaciones de carga y descarga. En el puerto había 4 buques americanos. Un cable del Cónsul Merriam en Iquique, recibido el 9 a las 3h p.m., daba cuenta de la llegada del buque de guerra americano *Pensacola* con el almirante Rodgers, de lo cual decía Gibbs, había informado al comandante del *Lackwanna*, otro buque de guerra americano, en el cual se había asilado el ex-ministro chileno J. Godoy. Concluía Gibbs, informando que los blindados y monitores peruanos seguían en el Callao, pero que estarían listos en pocos días, y que dos de sus buques de madera, la *Unión* y la *Pilcomayo* habían zarpado con tripulación en "misión secreta"[135].

Por otro lado, el jueves 10 de abril, el Agente General interino de la P.S.N.C., don J.W. Firth en Callao, enviaba la circular N° 422 a los capitanes de las naves de la compañía, que era la única que hacía servicio regular entre la costa occidental de Sudamérica y Europa, y también de cabotaje, y que decía lo que sigue:

"A consecuencia de la guerra entre el Perú y Bolivia y Chile, tengo nuevamente que llamar la particular atención de Uds. sobre las instrucciones contenidas en el Art.14 del reglamento de la Cia., inserta en la circular N° 341 y que son como sigue:

"Los capitanes cuidarán que tanto ellos mismos como todos y cada uno de los oficiales o empleados de la Cia. que se hallan a sus órdenes, preserven de la manera mas estricta la neutralidad de los vapores de la Cia., a fin de evitar hasta la posibilidad de queja alguna sobre este particular de parte de los gobiernos o autoridades de cualquiera de los Estados del Pacífico. Ninguna consideración debe relajar el estricto cumplimiento de estas órdenes y la menor infracción de ella de parte de cualquier oficial o empleado de la Cia., será castigada con inmediata separación del servicio".

Es bajo las actuales circunstancias, absolutamente prohibido conducir en los vapores de la Cia., fuerzas militares o navales de las potencias

beligerantes, armas o municiones, o contrabando de guerra de cualquiera especie que sea, y los agentes tienen órdenes especiales de no permitir su embarque, pero Uds. se servirán cooperar con ellos en este asunto y dar órdenes estrictas a su contador y oficiales para que cada uno de ellos vea que estas instrucciones se cumplan fielmente.

Buques de guerra de ambas partes tienen el derecho de hacer parar en alta mar cualquier buque con el objeto de averiguar su carácter y objeto, de manera que si los buques de guerra de cualquier República quisiera hacer parar a Uds. en la mar, deberán Uds. acceder a ello. No permitirán Uds. sin embargo, ninguna demora innecesaria del vapor, y en el caso de que tal demora fuese impuesta por la fuerza, deberán Uds. dar cuenta del suceso al Comandante del primer buque de guerra inglés que encuentren, comunicándome en primera oportunidad los pormenores.

No entregarán Uds. ningún saco de correspondencia ni despacho alguno sino a quien vaya dirigido, ni permitirán que ningún pasajero que se haya embarcado en el vapor de su mando con el objeto de proseguir su viaje a cualquiera otra parte de la costa, sea sacado del buque contra su voluntad, por ninguna de las partes beligerantes. En cualquier caso que se emplee la fuerza para obtener posesión de despachos o cartas, o para aprovecharse de las personas, protestarán Uds. contra la violencia ejercida, pondrán el suceso en conocimiento del Comandante del primer buque de guerra inglés que encuentren, y me suministrarán sin demora los pormenores.

Si encontrasen Uds. algún buque de guerra descompuesto y fuese necesario prestar auxilio, pueden Uds. recibir a bordo a los oficiales y tripulantes, sin armas, y conducirlos al puerto más próximo, siendo esto una medida de humanidad, pero bajo ninguna circunstancia remolcarán Uds. un buque de guerra"[136].

Para esta guerra marítima, que comenzó el sábado 5 de abril, no se ha encontrado instrucciones para los buques de guerra peruanos en correspondencia con el Derecho Internacional, sobre reconocimiento, visita, registro y captura de buques mercantes neutrales y su carga, juicios de presa, corso, bloqueo, etc., aunque es dable suponer que los comandos se guiasen por las partes pertinentes del ordenamiento legal vigente, como las Ordenanzas Navales de 1802, tratados multilaterales como la Declaración de París de 1856 sobre el corso, y bilaterales como los de Amistad y Comercio con naciones de Europa y del continente americano; diversas leyes, decretos, reglamentos y códigos de comercio y penal, e instrucciones para los comandantes de buques que se habían venido expidiendo desde la Independencia hasta 1876, siendo las últimas las del 10 de febrero de 1866 con ocasión de la guerra con España, y que en mucho se asemejaban a las instrucciones para la escuadra chilena a que se ha hecho referencia

anteriormente. De haber sido ese el caso, los comandantes de buque deben haber tenido que efectuar una recopilación de todas aquellas disposiciones para evitar incurrir en errores que pudieran perjudicar la causa del Perú y de la Alianza[137].

3. "LAS MEDIDAS MÁS EFICACES" DE LA ESCUADRA CHILENA

Luego de permanecer diez días en Iquique sin que hubiera tenido resultado la pretendida provocación para que la escuadra peruana se presentase a combatir, Williams Rebolledo decidió iniciar acciones de hostigamiento desde Mollendo al Sur.

Pero antes es importante resaltar que durante este tiempo, botes chilenos estuvieron entretenidos rastreando Iquique en busca del cable submarino, sin éxito, hasta que por una de esas fortunas de la vida, fue pescado accidentalmente, según relata el corresponsal de guerra de la escuadra chilena[138]: "Una noche empezó a garrear el anclote de la *Chacabuco* y al levarlo ¡oh sorpresa! en una de sus uñas venía enredado el cable submarino que tantos malos ratos nos ha hecho pasar y que tan buenos servicios ha prestado al enemigo".

Así, pues, desde antes del 15 de abril, Iquique queda incomunicado por el cable con Arica, Mollendo y Callao, lo cual representaría en lo sucesivo un factor de debilidad en la conducción de las operaciones de la guerra. Quedó conectado telegráficamente solamente con Pisagua, puerto que a su vez no tenía comunicación telegráfica con Arica.

A primera hora del martes 15[139] zarparon de Iquique hacia el Sur el *Blanco*, *O'Higgins*, *Chacabuco* y *Magallanes*, quedando sólo la *Esmeralda* para sostener el bloqueo. Al amanecer avistaron al vapor de la carrera *Ilo*, navegando en dirección a Iquique, y al *Cochrane*, que venía de Antofagasta de donde saliera el sábado 12 de abril. En la travesía había recalado ese mismo día en Huanillos, en donde encontró 13 buques mercantes americanos e ingleses cargando guano, ordenándoles suspendieran el carguío y conminándolos para que en 48 horas salieran del puerto. Los capitanes de esos buques le comentaron a Simpson que el viernes 11 hubo un combate a la altura del Loa entre los buques peruanos *Unión* y *Pilcomayo* y la *Magallanes*. Que esta última siguió viaje al Norte y los otros dos al Sur-Oeste. Simpson se dirigió a Tocopilla en donde el vapor que venía del Sur le informó que todo estaba tranquilo. Además, llegaron muchos chilenos en un bote, comentándole haberse encontrado con la *Unión*. Simpson zarpó para Iquique con escalas en Pabellón de Pica y Huanillos, encontrán-

dose el martes 15 con el *Blanco*[140].

Williams Rebolledo conformó entonces dos grupos de tarea: uno con el *Blanco*, *Chacabuco* y *O'Higgins*, que incursionaría en el litoral del departamento de Tarapacá. Otro, con el *Cochrane* y la *Magallanes* que lo haría contra Mollendo y de regreso al Sur contra los puertos intermedios. Además, ambos grupos tenían la misión de capturar los transportes peruanos que habían venido burlando con éxito la presencia de la fuerza naval chilena en el Sur.

El jueves 17 de abril al regresar Williams Rebolledo a Iquique con el grupo de tarea que incursionara en Pabellón de Pica y Huanillos, notificó al Prefecto que "a las 4 p.m. principiaría la destrucción de las máquinas destiladoras de agua de ese puerto, a no ser que cesaran de funcionar". Como la operación se suspendiera, no hubo bombardeo. Pero el viernes 18 en la mañana, la *Esmeralda* disparó once tiros a bomba contra un tren de pasajeros con mujeres y niños, sin que ocurrieran desgracias personales. Como forma de intimidación realizaba disparos a altas horas de la noche.

El 2 de julio, se produjo un intento de desembarco en Pabellón de Pica, bajo la protección de un blindado y una corbeta, que disparan 36 cañonazos, según carta del 4 de julio de Prado al Vice-presidente La Puerta. Pero la pequeña fuerza de gendarmes que guarnecía ese puerto fue bastante para rechazarlos vigorosamente obligándolos a retirarse con precipitación. Bajas en el lado peruano: 3 heridos, entre ellos el comandante Barra y un paisano muerto[141].

3.1. INCURSIONES CONTRA PABELLÓN DE PICA Y HUANILLOS

Según comenta Paz Soldán, Huanillos era un puerto destinado exclusivamente para el embarque de guano y que contaba con un muelle, pescante y ferrocarril con carros para facilitar el embarque. Su población consistía sólo de trabajadores, entre los cuales habría unos 300 chinos. Pabellón de Pica, otro puerto para embarcar guano, contaba instalaciones semejantes. En ambos puertos no había soldados sino sólo trabajadores y quienes los dirigían.

El martes 15 de abril en la mañana, el *Blanco* y las corbetas se presentaron en Pabellón de Pica, donde encontraron varios buques mercantes neutrales que fueron conminados a salir del puerto. La fuerza chilena procedió a hundir 21 lanchas y un vaporcito, destruyendo las instalaciones de carga y descarga para impedir así las operaciones de guano. Rescataron 300 chilenos asilados en una chata, que serían llevados a Iquique y de ahí a Chile.

El jueves 24 de abril, el Comandante General de Marina elevó al Director de Marina el escueto parte que el miércoles 16 dirigió el capitán de puerto de Pabellón de Pica, informando de la "destrucción de los elementos de carguío en aquel puerto, por la escuadra chilena, así como el embarque de 110 chilenos en esos buques, de los 160 que como trabajadores habían llegado a aquel lugar"[142].

Paz Soldán consignó el comentario del corresponsal de *El Mercurio* en estos términos:

> "Despues de dispararles unos cuantos tiros, con los cañones de los botes, y viendo la ineficacia de este procedimiento a causa de la sólida estructura de madera y hierro de aquellas hermosas obras, "bajó la gente a tierra" y empapando con parafina los maderos, abriendo algunas minas al pie de los postes, echó en un momento a tierra aquellas obras, y las entregó a las llamas. Era de ver en estos momentos la alegría de los infelices esclavos chinos al ver ardiendo aquellos aparatos de su martirio".

Así, pues, sería Pabellón de Pica el lugar en donde se produjera el martes 15 de abril la primera invasión del territorio terrestre.

En la noche el grupo continuó viaje hacia el Sur, amaneciendo el miércoles 16 en Huanillos, en donde se apoderaron de una lanchita a vapor, un pequeño vapor *López Gamaz*, 25 a 30 lanchas grandes y después de realizadas similares operaciones de destrucción, en la noche zarparon para Iquique adonde arribaron el jueves 17 de abril en la mañana.

3.2. PRIMERA INCURSIÓN CONTRA PISAGUA

El viernes 18 de abril, Williams Rebolledo despachó para Pisagua a la *Chacabuco* con la tarea de destruir lanchas, instalaciones de carga y descarga para impedir así el comercio de mercaderías y de salitre. Zarpó en las primeras horas del 18, pero Williams Rebolledo estimaba que era mejor para la misión ordenada que el *Blanco* apoyase a la corbeta, zarpando en la madrugada.

Ya en Pisagua, a media mañana la *Chacabuco* envió personal en tres botes para capturar las lanchas surtas en el puerto, siendo hostilizados por un intenso fuego de fusilería desde tierra. Encontrándose ya Williams Rebolledo en Pisagua, ordenó el repliegue de los botes y el bombardeo contra las trincheras en tierra, ocasionando incendios y el retiro de las tropas. Al observar el arriado del pabellón ordenó el alto al fuego y envió otra vez los botes en busca de las lanchas. Al acercarse a la playa, las tropas de tierra reiniciaron el fuego de fusilería, los botes se replegaron y Williams Rebolledo ordenó el reinicio del bombardeo. A la 1h p.m. todo el pueblo estaba presa de las llamas.

En la lucha resultaron heridos cinco chilenos y un capitán muerto. Regresaron a Iquique ese mismo día[143].

Por su parte, el capitán de fragata y del puerto José Becerra, informó con fecha viernes 18 de abril al Comandante General de Marina, sobre la incursión practicada en este día por el *Blanco* y *O'Higgins* (en realidad era la *Chacabuco*). Hicieron su ingreso a las 9 a.m. Por telégrafo comunicó al Prefecto en Iquique su presencia, quien a su vez le informó de la destrucción de lanchas en Mollendo. Becerra pidió instrucciones para defender las lanchas e instalaciones de Pisagua, pero no obtuvo respuesta. La *O'Higgins* largó embarcaciones para apoderarse de las lanchas. Ante esto, el pueblo armado más el batallón Ayacucho repelieron a los atacantes que se pusieron en fuga. Como represalia se realizó un bombardeo en dos etapas desde las 9h a.m. hasta las 2h 30m p.m. En la primera incendiaron la población. En la segunda, con apoyo de fusilería y escondiéndose entre buques extranjeros neutrales.

El fuego destruyó la mayor parte de la población, desde el muelle al Norte; el salitre existente en almacenes y la estación del ferrocarril. También fue impactada la oficina de capitanías. Heridos un oficial y cinco soldados del Ayacucho, varios civiles; muertas dos rabonas, un niño, y un asiático. Dos lanchas incendiadas y cinco hundidas. Se repelió con heroísmo, informó escuetamente Becerra[144].

Como se puede apreciar, esta incursión fue aplastante por la superioridad de los medios utilizados por la fuerza naval chilena. Pero su verdadera magnitud quedó mejor descrita en los informes que con fecha sábado 19 de abril pasase a la autoridad política el Comisario de Policía y Gobernador de Pisagua don B.F. Maldonado, y al Alcalde del Concejo Provincial de Iquique, el viernes 25 de abril el Alcalde del Concejo Municipal del Distrito de Pisagua don F.J. Guevara[145].

Williams Rebolledo en su informe hacía responsable de la destrucción a los habitantes de Pisagua por su actitud de rechazo a la invasión del territorio marítimo peruano, reacción totalmente legítima.

En los dos informes referidos, y sin soslayar a muchos heroicos peruanos que participaron en este combate, se destaca la persona del Comandante Militar de la plaza, coronel Augusto Moreno, que organizara y comandara la columna Ayacucho, la gendarmería y guardias nacionales.

Relata Maldonado, que sin notificación previa seis embarcaciones de la corbeta chilena armadas y dotadas, se dirigieron a la parte Sur para destruir las lanchas de la P.S.N.C. (compañía inglesa) que allí estaban fondeadas, acercándose a distancia de medio tiro de rifle. Ante

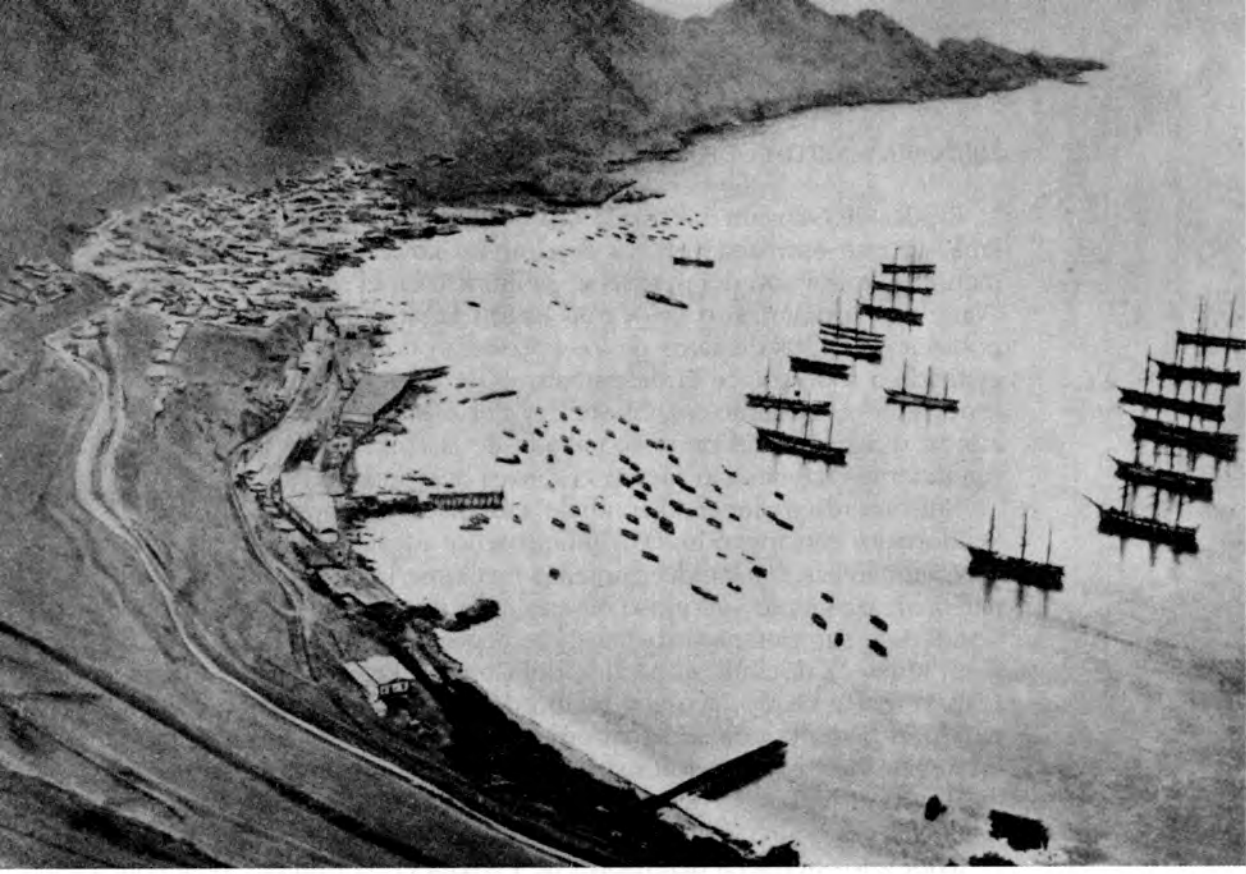
ello, las tropas abrieron fuego, inicialmente contestado por la gente en los botes y apoyada por el fuego de artillería de ambos buques. Después de media hora los botes se retiraron, pero el bombardeo de la población continuó con "bombas incendiarias, sirviendo de blanco la casa de la capitanía de puerto, donde tremolaba el pabellón nacional", y el local de la agencia de la P.S.N.C. con su insignia, local que fue el primero en incendiarse. El parte chileno expresa que el fuego se suspendió al arriarse el pabellón, lo que muy bien pudo ocurrir por el ataque al local de la capitanía y no como consecuencia de una rendición, aun más no probada.

Después de una hora y media, ambos buques destacaron nueve embarcaciones, dos de ellas con cañones, pero hacia el lado Norte, y escudándose entre los buques mercantes fondeados en la bahía, abrieron fuego contra las tropas en tierra al tiempo que los buques reiniciaban su fuego de apoyo, provocando con sus bombas incendiarias el incendio general. Cabe notar que este segundo ataque no fue provocado por las fuerzas en tierra, sino por iniciativa de los invasores, pero fue rechazado, retirándose las embarcaciones después de media hora. Las naves chilenas, entretanto, se acercaron a unos 800 metros de la playa y mantuvieron el bombardeo durante una hora, en que se retiraron de la bahía, rechazados solo por fuego de fusil sin lograr su objetivo: destruir las lanchas para el carguío de mercaderías y salitre.

La legítima defensa del territorio nacional, trajo por supuesto destrucción física de la propiedad y lamentables primeras pérdidas de vida de peruanos: tres mujeres del pueblo y dos criaturas; también un asiático; heridos un oficial y seis soldados.

Pero Maldonado relata su impresión de lo que quedó de Pisagua, con estas palabras:

> "No encuentro términos para manifestar a Ud. el horroroso espectáculo que presentaba a la vista la población incendiada en todas direcciones, haciéndose imposible apagar las llamas, no obstante de los heroicos esfuerzos de los vecinos y de la fuerza para sofocar el incendio; habiendo por consiguiente quedado reducida a cenizas toda la población a excepción de pocas casas. Los capitales perdidos a consecuencia del bombardeo no me es posible apreciar hasta este momento, porque aunque se encuentran en el lugar los damnificados, ninguno por desprendimiento se ocupa de valorizar sus pérdidas. (...) Me es imprescindible, poner en conocimiento de Ud. que todos los habitantes de este puerto se encuentran desnudos, sin víveres, con poca agua potable y sin los fondos necesarios para proporcionarse lo indispensable y urgente para salvar su desastrosa situación".



Puerto de Pisagua
Este puerto, declarado mayor y segundo después de Iquique, era el lugar por donde se hacían los más grandes embarques de salitre. Entre el 18 de abril y el 23 de junio, este indefenso puerto sufrió cinco incursiones por parte de las fuerzas navales chilenas. (Reproducida de: *Historia de la Marina Mercante de Chile*, de Claudio Vélez).

El Alcalde Guevara informaba que al divisarse a la fuerza naval chilena, que se estimaba venía a destruir las lanchas y embarcaciones menores, la opinión del pueblo se pronunció en el sentido que sigue: "Vararlas, barrenarlas, o colocarlas en un lugar que sin ofender a la población con los disparos de los invasores pudiesen ser defendidas, evitando a todo trance el desembarque de éstos. El jefe de la plaza, señor coronel Moreno, manifestó ser del mismo modo de pensar y aun se dirigió con tal propósito al jefe de la empresa de lanchas, cuyas determinaciones me fueron entonces desconocidas".

Guevara reseña luego el combate, casi en los mismos términos que Maldonado, concluyendo: "Por último señor Alcalde, aunque Pisagua yace en cenizas, ha sabido mantener incólume la honra del pabellón nacional, sacándolo victorioso en esta ruda prueba a pesar de la inferioridad de sus elementos bélicos y excepcional condición".

El lunes 28 de abril, el Alcalde del Concejo Provincial de Iquique, Juan Vernal y Castro, acusaba recibo de la carta de Guevara, condenando el bárbaro atentado e informándole que la decisión de acudir en auxilio de los pobladores de Pisagua se vio frustrada al ser bombardeado el jueves 1° de mayo el tren que saliendo de Iquique los conducía, no pudiendo avanzar más allá de Molle en esa localidad.

¡Loor a los heroicos defensores de Pisagua en la primera incursión chilena contra el pueblo!

El Cónsul general austro-húngaro en Lima, elevó al Gobierno una comunicación que le presentaron sus compatriotas de Pisagua, relativa a las pérdidas sufridas durante el bombardeo. La solicitud decía:

> "Los abajo suscritos súbditos austríacos, comerciantes y residentes en este pueblo de Pisagua, incendiado por las naves de guerra de Chile, de la manera más violenta, sin previo aviso, sin anunciarnos siquiera un plazo de una hora para salvar aunque fuera, una pequeña parte de nuestros intereses, a US. con el debido respeto exponemos: que habiendo perdido totalmente el único capital que poseíamos, nos vemos, por esta causa, en la indispensable necesidad de ponerlo en conocimiento de US. para que mediante su alta influencia, se nos indemnice por quien corresponda.
>
> Con tal fin, tenemos el honor de acompañar la lista en que determinamos las cantidades que hemos perdido, advirtiendo a US. que esta representación no va visada por nuestro cónsul a causa del bloqueo que sufre este puerto. Pisagua, abril 25, 1879"[146].

Obviamente, no era el Gobierno peruano el que debiera indemnizarlos, sino el agresor. La solicitud adjuntaba una relación de las pérdidas de manera nominal.

3.3. SEGUNDA INCURSIÓN CONTRA PISAGUA

El viernes 21 de abril al arribar el *Cochrane* y la *Magallanes*, se encontraron con Pisagua aún humeante. El Cónsul inglés informó a Simpson, que ello ocurrió durante la incursión del viernes 18[147]. No hubo acción bélica por ninguno de los dos, excepto la captura de un barco inglés con carbón.

Por su parte, el martes 22 de abril el capitán de puerto informaba al Comandante General de Marina, que el 21 en la mañana después de despachar el vapor inglés *Itata* (que en realidad era de la C.S.A.V.) se presentaron el *Cochrane* y *Magallanes*. Posteriormente el Vice-cónsul inglés le informó que el objeto de su presencia había sido llevarse a remolque a la barca inglesa *Alice Retis* con un cargamento de carbón inglés y que los cañones chilenos no dispararían contra la fuerza armada de tierra si esta a su vez no disparaba contra las embarcaciones que se enviarían para el remolque de la barca. Como los chilenos no intentaron desembarcar, no hubo disparos de tierra, llevándose a las 3h p.m. la barca carbonera con rumbo al Sur.

Días antes, el Prefecto de Tacna había notificado al capitán de dicha barca que viajase a Arica para comprarle el carbón a un precio alto, pero no lo hizo. Por el contrario, en la mañana del 21 había pedido licencia para el Callao. Todo esto, decía Becerra, le hacía dudar de la legalidad en que se hallaba el buque.

El lunes 28 de abril, el Comandante General de Marina elevó el informe de Becerra al Director de Marina, sugiriendo se dictasen medidas para los buques que transportaban carbón[148].

3.4. TERCERA INCURSIÓN CONTRA PISAGUA Y CONTRA MEJILLONES DEL PERÚ

En la noche del lunes 28 de abril al martes 29, zarparon de Iquique el *Cochrane* y la *O'Higgins* para Pisagua, donde arribaron a las 7h a.m. Por intermedio del Vice-Cónsul inglés, Simpson envió a la autoridad militar un mensaje: su misión era destruir todas las lanchas y embarcaciones menores. Que esperaba no ofreciera resistencia; recibiendo como respuesta que no la habría si no se intentaba un desembarco. Entre las 12h 40m-2h 20m p.m. destruyeron un total de 44 lanchas y embarcaciones menores, resaltando Simpson que la operación se realizó sin efusión de sangre "mediante la prudencia y buen juicio que predominó en esta ocasión en las autoridades de tierra". Se retiraron el miércoles 30 a las 10 de la mañana con destino a Mejillones

del Perú, adonde arribaron poco después de mediodía. En su informe, Simpson manifiesta que de la corbeta se destacaron varias embarcaciones con la tarea de destruir las lanchas surtas y que estando en esa operación se inicia un nutrido fuego desde tierra contra las embarcaciones, ordenando apoyo de fuego por parte de los buques a su mando. Este bombardeo causó el incendio de una buena parte de la población. "Tampoco, dice Simpson, dejé en este puerto ninguna embarcación, porque se destruyeron todas antes y después del bombardeo". No hubo daños personales entre los chilenos. Los buques zarparon esa misma tarde para Iquique, adonde arribaron a las 10 de la noche[149].

Sobre lo ocurrido en este puerto, están los informes cursados el 1° de mayo al Prefecto del Departamento de Tarapacá por el Comandante Militar de Mejillones del Perú Luis Reina, y por el teniente de Resguardo Andrés Bustamante. Reina manifiesta que de la fuerza chilena se destacaron seis falúas con el objeto de "intentar un desembarco en la población", que repelió con los cinco gendarmes a sus órdenes y otras cinco personas entre empleados del resguardo, civiles y el capitán de puerto accidental don Pablo García. En total once precariamente armados. Este grupo combatió a los botes chilenos durante cinco horas, participando también las naves con su artillería, que causó incendios en parte de pueblo. No hubo accidentes personales que lamentar, pero manifestó que las falúas se retiraron sin lograr destruir lanchas, lo que no concurre con lo informado por Simpson.

Bustamante, por su parte, informó que fue el comandante militar Reina quien organizó y comandó la defensa del puerto mediante fuego de fusilería, "impidiendo el desembarco". Dice también, que las naves chilenas dispararon más de 120 tiros, provocando incendios en el pueblo, sin que se produjeran desgracias personales que lamentar. Dio un estimado de 600,000 soles por las pérdidas del comercio, propietarios y demás industriales. Sobre la destrucción de las lanchas nada dice, a no ser que estuviera incluida entre lo que denominase pérdidas del comercio.

Tanto Reina como Bustamante manifestaron en sus informes que las naves chilenas "no lograron desembarcar', merced a la heroica resistencia de solo once hombres[150].

En esta incursión no hubo acción de rechazo alguna por parte de las tropas ahí acantonadas, asumiendo una actitud totalmente distinta a la del 18 de abril.

El Comercio expresa que después de haber leído los diversos partes telegráficos entre el comandante Moreno, el general Buendía y el

Prefecto de Iquique, llegaba a una conclusión: "no hay unidad de acción en nuestros ejércitos de operaciones". Ello porque Moreno recibía órdenes a la vez de los personajes citados que, incluso eran contradictorias, pues mientras Buendía ordenaba rechazar y no ceder, el Prefecto decía a Moreno que se limitase a tomar precauciones. Dícese que Moreno debió exigir órdenes terminantes y, finalmente, actuar según los dictados de su honor. "En resumen, decía el diario, es necesario definir que los elementos de guerra obedezcan a una sola voluntad"[151].

3.5. CUARTA INCURSIÓN CONTRA PISAGUA

El martes 10 de junio, el capitán de puerto informó al Comandante General de Marina que el lunes 9 a las 6h 30m p.m. se presentó por el Norte el *Cochrane*, y el *Loa* por el Sur. El primero de ellos se comunicó con un buque inglés fondeado para que se constituyera a bordo el Vice-cónsul inglés, a quien le comunicaría el objeto de su presencia, lo que se verificó en presencia del jefe de la plaza.

Becerra relata que fue informado de que la intención era destruir lanchas o aprovecharse de ellas, y si se repelía bombardearía la población. Becerra comunicó al Prefecto del Departamento sobre la presencia de los buques y su objeto, pero antes de recibir respuesta, el coronel Augusto Moreno jefe de la plaza hizo incendiar las tres lanchas fondeadas cerca del muelle del ferrocarril, pero sin éxito. Las llevó a la playa con los matriculados y otros más, echándolas a pique. El enemigo creyéndolas inutilizadas se retiró.

El salvataje de las lanchas se realizó después, aunque una que ya estaba rota se perdió, quedando 5 en servicio. Comentaba que los periódicos habían dado cuenta de la incursión con errores. El lunes 16 de junio el Comandante General de Marina informaba al Director de Marina[152].

3.6. QUINTA INCURSIÓN CONTRA PISAGUA

El lunes 23 de junio, el capitán de puerto, Becerra, informó de la presencia en este día del *Cochrane* y *Magallanes*, al mismo tiempo que llegaba el *Ayacucho* de la P.S.N.C. procedente de Arica. Se apropiaron de sacos de correspondencia, desalojando a los pasajeros de 1a. clase. Los de 3a. clase se movilizaron con la cooperación de otros buques. Los buques chilenos se retiraron luego de destruir las lanchas[153].

Como se puede apreciar, el puerto de Pisagua fue atacado en cinco oportunidades durante el primer trimestre de la guerra marítima, acciones que llevaron prácticamente a la paralización de sus actividades comerciales.

3.7. PRIMERA INCURSIÓN CONTRA MOLLENDO

Cumpliendo las instrucciones verbales de Williams Rebolledo, el *Cochrane*, al mando del capitán de navío Enrique M. Simpson y la *Magallanes*, arribaron a primera hora de la mañana del jueves 17 de abril a Mollendo, en donde encontraron cinco buques[154], una barca inglesa *Clyde Vale*, con una lancha al costado descargando carbón, y otra barca francesa *Juana Luisa*, también con una lancha al costado descargando mercadería. Luego de que Simpson les notificara de suspender la operación, hizo atracar a las dos lanchas apresando la carga. Además dejó al garete otras 11 lanchas. No se pudo comunicar con ninguna autoridad de tierra, y al no haber signos de resistencia, desalojó cañones.

Varios botes chilenos fueron arriados con el objeto de destruir lanchas. Pero después del mediodía se inició desde tierra fuego de fusilería contra ellas. Simpson, entonces, ordenó comenzar el bombardeo de los puntos de tierra desde donde se hacía fuego, durante unos veinte minutos, luego de los cuales lo suspendió visto que los disparos de tierra habían cesado. En total el blindado disparó 11 tiros.

Por intermedio del Vice-Cónsul inglés que se había constituido a bordo del blindado, Simpson envió una nota al decano del cuerpo consular notificando del bloqueo y otra a la autoridad política. Luego inició el examen de los papeles de los otros tres buques fondeados: *Plata*, nicaragüense con 600 toneladas de carbón; *Monroe*, nicaragüense, con víveres procedentes de Valparaíso. Ambos cargamentos fueron considerados contrabando de guerra. Ya en la tarde, arribó el vapor *Ilo*, que no pudo ser recibido por las autoridades. En la noche zarparon ambos buques chilenos como medida precautoria, regresando el viernes 18 en la mañana. Las dos barcas de la víspera no fueron molestadas, pero las dos nicaragüenses fueron sacadas del puerto en la tarde. En efecto, el *Plata* tenía incompletos sus papeles, y luego de retirarle el carbón fue hundido en la noche por espolonazo del blindado. El *Monroe* quedó libre a condición de que se dirigiera a Valparaíso.

El sábado 19 a las 4h 40m a.m. el *Cochrane* se hizo a la mar, pero al amanecer avistó un buque que resultó ser el *Monroe*, que en

lugar de ir a Valparaíso regresaba a Mollendo, motivo por el cual fue hundido con tiro de cañón. A continuación ambos buques chilenos prosiguieron su viaje al Sur hacia Arica. En su informe, Simpson daba cuenta que en Mollendo habían quedado 1,500 reclutas bolivianos sin armas ni vestuario, en espera de trasporte.

El domingo 20 de abril, encontrándose a las 3h a.m. entre Ilo y Sama, interceptaron al *Itata* (de la C.S.A.V. con pabellón inglés) cuyo capitán les informó haber avistado a la *Unión* y *Pilcomayo* a unas 60 millas al Sur del Callao. Ese mismo día en la madrugada recalaron en Arica. Al practicar el reconocimiento del Morro observaron instalados cinco cañones de grueso calibre: tres orientados hacia la bahía y dos hacia el Oeste, llegando a aproximarse hasta unos 1,000 metros de distancia. Hacia el Noreste otra batería que no se distinguía bien. En la isla Alacrán observaron un parapeto pero ninguna pieza de artillería. En el puerto había 5 buques mercantes neutrales incluido el del cable submarino, pero ninguno peruano, y lanchas en la playa. Durante todo el tiempo que permanecieron en Arica no fueron hostilizados, continuando su viaje hacia Pisagua en la noche.

El domingo 20 de abril el capitán de puerto de Mollendo, capitán de fragata Pantaleón Fernandini, informó al Comandante General de Marina respecto a una circular del miércoles 16 de abril manifestando que desde la declaratoria de guerra nada excepcional había sucedido. Solo salida de tropas y chilenos hacia el Sur.

El jueves 17 a las 5h a.m. se presentaron el *Cochrane* y *Magallanes*. Arriaron botes y reconocieron los buques surtos. Se llevaron al costado del blindado una lancha con mercadería del buque francés *Marie* (según Simpson *Juana Luisa*) y otra con carbón del buque inglés *Clyde Vale*. Ambas fueron descargadas al blindado. Desembarcaron dos capitanes de buques que le comunicaron haber sido notificados de salir de la bahía en 48 horas, y que habían ordenado a los buques cargados de guano que se fueran a las costas de Chile, pudiendo disponer del cargamento porque era un regalo del comodoro Simpson. Luego empezaron a hundir todo tipo de embarcaciones menores. Entre tanto, el pueblo se había armado, y estando por terminar la destrucción, propiedad de algunos, iniciaron fuego contra las embarcaciones, cuyas dotaciones se refugiaron en sus buques contestando el fuego con armas menores, pero también con 8 cañonazos del blindado sobre la población, muelle y almacenes. Ningún muerto en Mollendo, pero entre los chilenos un muerto y dos heridos (los capitanes dicen 6/7 entre muertos y heridos). Al cesar el fuego, el Cónsul inglés Robilliard fue a bordo del blindado a indagar intenciones,

recibiendo como respuesta que las hostilidades se reducirían a lo ya hecho y a impedir el embarco de tropas bolivianas. Con el Cónsul remitieron una nota cuyo contenido y contestación estaban en el periódico cuyo ejemplar remitía.

A las 4h p.m. llegó el vapor *Ilo* del Sur que no se pudo recibir. Los buques chilenos le prohibieron todo acto, incluso desembarcar la correspondencia oficial, mas sí pasajeros. En la noche los buques se retiraron, pero el 18 regresó el blindado, e hizo cambiar de fondeadero a los buques nicaragüenses *Juana Luisa* (sic), *Salvador Vidal*, *Monroy* (según Simpson *Monroe*) y *La Plata*; los dos primeros con guano; los otros con harina y carbón. Luego el grupo de tarea siguió viaje. Como se aprecia, hay discrepancias: según Fernandini hubo 6 buques; según Simpson 5. En la tarde del viernes 18 regresaron los buques chilenos y se llevaron a remolque al *La Plata* y *Monroy* hacia el Norte. Por el *Itata* que pasó el sábado 19 al Sur, se sabe que el *La Plata* fue hundido a cañonazos. Durante todo el 19 los buques estuvieron en las inmediaciones del puerto[155].

El lunes 23 de abril el Comandante General elevó al Director de Marina el mencionado parte del capitán de puerto del que resalta: "La escuadra chilena llevádose a remolque los dos buques nicaragüenses *La Plata* y *Monroy*, el primero cargado de carbón y el segundo de harina y según los informes obtenidos en el vapor *Itata*, que pasó por este puerto, el buque *La Plata* fue echado a pique a cañonazos"[156].

3.8. SEGUNDA INCURSIÓN CONTRA MOLLENDO

El domingo 1° de junio, el capitán de puerto de Mollendo informó al Comandante General de Marina de la presencia de varios buques de la escuadra chilena el miércoles 28 de mayo, así como de las medidas tomadas. Realizaron operaciones para cortar el cable, sin éxito y bombardearon el puerto. El jueves 29 ya no estaba la escuadra. Después entró el *Limeña*, que desembarcó gente y caballada, siguiendo viaje. El parte fue elevado por el Comandante General el jueves 5 de junio[157]. Esta llegada a Mollendo se cumplió en el viaje de regreso al Sur de la fracasada incursión contra la escuadra peruana en el Callao.

4. LA PRIMERA OFENSIVA NAVAL PERUANA

Súbitamente, 48 horas después de que Chile declarase la guerra al Perú y su escuadra iniciara el bloqueo de Iquique, el Presidente Prado ordenó verbalmente al capitán de navío Aurelio García y García

conformar una división naval con la corbeta *Unión* y la cañonera *Pilcomayo*, y zarpar al Sur en la noche del 7 al 8 para desempeñar una comisión especial que, a estar por el parte del Comandante de la División de fecha 14, consistía en "cruzar la vía de comunicación de la escuadra chilena". No hay documentos que señalen con precisión cuál fue el propósito de la misma. ¿Una finta para demostrar que a pesar de la inferioridad naval, la escuadra peruana estaba preparada y dispuesta a disputar el control del mar a la escuadra chilena? ¿Una respuesta sicológica a las exigencias de presencia naval por parte de la prensa y opinión pública limeña y aliada? ¿Intervenir algún trasporte logístico para la escuadra bloqueadora de Iquique o de tropas para algún desembarco en este puerto?

En efecto, el mismo 7 de abril el Mayor de Órdenes del Departamento, comunicó a García y García que por decreto supremo había sido llamado al servicio activo de la Armada, habiéndosele nombrado Comandante de la División Naval compuesta por los buques citados para el desempeño de la comisión a que se referían "las instrucciones verbales" que se le había dado. El citado jefe se encontraba en situación de indefinido ocupando un escaño como senador, habiendo sido designado hacía pocos días miembro de la comisión para examinar los proyectos presentados por el Poder Ejecutivo sobre ordenanzas del Ejército y de la Armada, cuyos dictámenes debían presentarse en la próxima Legislatura Ordinaria. Como García y García perteneciera a la Comisión de Marina en el Senado, integraría la comisión descrita en lo concerniente a las ordenazas navales.

> "Espera, le decía el Ministro Domingo del Solar, que en la esfera de lo realizable, US no omitirá esfuerzo para llenar cumplidamente el delicado encargo que se le hace; y lo espera con absoluta confianza, porque así lo garantizan los conocimientos personales de US., su energía y su probado patriotismo"[158].

El mismo 7, *El Comercio* daba cuenta de la formación de una división naval compuesta como se acaba de referir. García y García había recibido orden de zarpar esa misma noche, ignorándose por completo, como era lógico, el rumbo que llevaría la división, lo que no impedía, decía, "que hagamos fervientes votos porque el éxito corone los esfuerzos de la primera división naval que entra en campaña". Pero al día siguiente se preguntaba el mismo diario: ¿Irán acaso a recibir en Panamá los elementos de guerra que se dice han llegado al istmo para nuestro Gobierno?[159]

La dotación de la Comandancia de la División de Operaciones en el Sur embarcada en la *Unión*, estaba conformada por:

Comandante General	Capitán de navío Aurelio García y García
Mayor de Órdenes	Capitán de corbeta Elías Aguirre
Secretario	Tte. coronel Guardia Nacional doctor Ricardo M. Espiell (diputado)
Agregado	Tte. 2° Pedro Roel
	Tte. 2° Julio Benites
	Tte. 2° graduado Cristóbal Lastres
	Capitán Guardia Nacional Nicanor Álvarez Calderón
Archivero del Ministerio de RR. EE	Julio Benavides
Total	8

Según *El Comercio*, Espiell era el primer ciudadano limeño que abandonaba su hogar y su familia para entrar en los azares de la campaña y hacer prácticos en sí mismo los ardorosos votos que con el pueblo todo hiciera en el meeting del domingo 6 con elocuentísimas frases[160].

La dotación de la corbeta *Unión* según Lista de Revista fechada en la mar 15 de abril, ofrece la relación de todos los que participaron en el combate del 12:

OFICIALES DE GUERRA (12 más 2 de ejército)	
1er. Comandante	Capitán de navío Nicolás Portal
2do. Comandante	Capitán de corbeta Juan Salaverry
	Tte. 1° Arnaldo Larrea
	Tte. 1° graduado José Barloque
	Tte. 2° graduado Juan Manuel Ontaneda
	Alférez de fragata Federico E. Matos
	Guardia marina Héctor Harvey
	Guardia marina David Flores
	Guardia marina Enrique Gamero
	Aspirante Emilio Escobar
	Aspirante Guillermo Spiers
	Aspirante Oliverio Sáenz
	Teniente de infantería Cruz Carranza
	Teniente Guardia Nacional Manuel Pejovez
OFICIALES MAYORES (2)	
Contador	Oficial 1°. C.P. Ezequiel Fernandini
Cirujano contratado	Dr. Pedro Irujo
MAQUINISTAS (4)	
1er. Maquinista	James Wallace
2do. Maquinista	Alfredo Ravis

3er. Maquinista	Pedro L. Storace	
4to. Maquinista	Federico Bullack	
TRIPULACIÓN		
Oficiales de mar	20	
Artilleros de preferencia	6	
Artilleros ordinarios	3	
Marineros	41	
Grumetes	62	
Cabos de fogoneros	4	
Fogoneros	15	
Carboneros	8	
Guarnición Batallón Callao No. 4	25	
Columna Constitución	34	
Total	238	de capitán a paje;
	246	incluyendo la Comandancia[161].

Con nombre anglo-sajón había unos 43 es decir el 19% de la dotación de la corbeta. La Columna Constitución de la Guardia Nacional, a bordo de la *Unión*, estuvo a cargo del teniente Pejovez. Se componía de 2 sargentos primeros, 4 sargentos segundos, 4 cabos primeros, 2 cabos segundos, 22 soldados. Se comentaba que esta Columna tenía ya más de 200 hombres, de los cuales se embarcaron 34 en la *Unión*. "Hubo hombre, –decía el corresponsal de *El Comercio*–, que ha llorado por no resultar designado por el Jefe para figurar en ese número. Toda la Columna fue en formación al muelle para acompañar a los que se embarcaban y la escena conmovía; una esposa lloraba al despedirse del marido que iba a embarcarse y otra no mucho más serena le decía: deja, no llores, ¡pronto regresará con su medalla!"[162]

En cuanto a la *Pilcomayo*, la Lista de Revista también del 15 de abril, en la mar, y que combatió el 12 indicaba:

OFICIALES DE GUERRA (8)	
1er. Comandante	Capitán de fragata graduado Antonio C. de la Guerra
2do. Comandante	Capitán de corbeta Octavio Freyre
	Tte. 1° graduado Carlos La Torre
	Tte. 1° graduado Manuel Cosme de la Haza
	Alférez de fragata Reynaldo de la Lama
	Guardia marina Benjamín de la Haza
	Aspirante Ernesto Silva Rodríguez
	Aspirante Ricardo Cavenecia

OFICIALES MAYORES (2)	
Cirujano de 2a. Clase	Dr. Ricardo Pérez
Contador	Oficial 3° C.P. Wenceslao Alvarado
MAQUINISTAS (4)	
1er. Maquinista	John Gregory
2do. Maquinista	Alfred Ward
3er. Maquinista	Thomas Hughes
4to. Maquinista	Benjamín Portal
TRIPULACIÓN	
Oficiales de mar	15
Artilleros de preferencia	3
Artilleros ordinarios	4
Marineros	15
Grumetes	77
Cabos de fogoneros	4
Fogoneros	9
Carboneros	6
Corneta soldado del Batallón No. 4	1
Total	148[163]

Con nombre anglo-sajón había unos 23, es decir, el 16%.

El Comandante General de Marina informó el 8 de abril al Director de Marina que, en efecto, la división zarpó a las 3h a.m. para cumplir la misión encomendada, y solicitó lo comunique al Ministro del Solar para que a su vez lo informe al Presidente Prado. Por su parte, el Ministro Richard Gibbs de los Estados Unidos informaba el 9 de abril a su Gobierno, que "dos de sus buques de madera *Unión* y *Pilcomayo*, han zarpado con dotaciones extra en una misión secreta"[164].

La división recaló en la madrugada del 12 al Sur de la desembocadura del río Loa; luego procedió a Huanillos para obtener información sobre la escuadra chilena, saliendo a las 7h 30m a.m. para reconocer la costa Sur peruana y la boliviana. Fue en estas circunstancias que detectó a la cañonera chilena *Magallanes* entablando un combate, sobre el cual el Comandante de División y los dos comandantes de los buques, elevaron los partes respectivos.

4.1. COMBATE DE CHIPANA

Ante las discrepancias contenidas en todos los partes peruanos y chilenos, fuesen oficiales, cartas de corresponsales y testigos, al combate del 12 de abril entre la División Naval peruana y el buque referido, se hace difícil reconstruir con exactitud lo sucedido[165]. A pesar de ello, se pueden distinguir dos fases de la operación, como sigue: 1) detección y aproximación; 2) combate y término.

4.1.1. Detección y aproximación

Mientras la División Naval barajaba la costa boliviana inmediatamente al Sur del río Loa avistó, a 9h 30m a.m. por el Sur Oeste (SO) a unas 10 millas de distancia, el humo de un vapor. García y García dispuso acercarse para reconocerlo y a ese fin aumentó la velocidad y ordenó zafarrancho de combate. En el intervalo se identificó al vapor como la cañonera chilena *Magallanes*, que navegaba en dirección Norte. García ordenó interceptarla y destruirla, o capturarla. La posición relativa inicial era favorable para ello si mantenía su desplazamiento al Norte; si cambiaba al Oeste o al Sur, disminuían las probabilidades de la interceptación. Según los partes de la División Naval, y sin precisar hora, la corbeta chilena en un principio se dirigó hacia el Oeste y poco después enmendó hacia el Norte.

La hora del avistamiento de los buques peruanos por la *Magallanes*, por su amura de estribor, difiere sustancialmente. Según su comandante Latorre, los humos de la División Naval recién fueron avistados a las 10h 30m al Sur del río Loa. Al navegar hacia ellos identificaron a la corbeta *Unión* y cañonera *Pilcomayo*, que trataron de interceptarla para empeñar combate a corta distancia. Sin embargo, a pesar de su casi igual velocidad y por la maniobra inicial de la cañonera como el cambio de rumbo hacia el Oeste, que dejó a la División Naval por la cuadra de estribor, la obligó a darle caza, esto es, perseguirla en vez de interceptarla en una posición favorable para el combate. Con todo, al enmendar rumbo en dirección Norte, la División Naval quedó algo a popa de su cuadra de estribor, a eso de las 11h, terminando así la primera fase.

4.1.2. Combate y término

A esa hora García y García bajó del puente, reunió a la tripulación y le dirigió la arenga siguiente:

> "Tripulantes de la División: Nos ha cabido la suerte de formar la avanzada con que la República inicia su defensa contra la injustificable agresión chilena. Fieles a nuestras tradiciones de cuerpo, correspondiendo a las vehementes aspiraciones de nuestros compatriotas y llenando el más sagrado de nuestros deberes, nos toca hoy, si los enemigos se presentan, hacer algo que enriquezca la Historia Patria, con una página gloriosa. Para conseguirlo, solo os exijo que cada cual, en su puesto, desempeñe, como Peruano, la labor que le está encomendada. Así lo espera de vuestra disciplina, coraje y patriotismo vuestro Jefe. ¡¡Viva el Perú!! ¡¡Viva la Armada Nacional!!"[166]





Composición de fotografías de los que participaron en el combate de Chipana el 12 de abril de 1879 contra la cañonera *Magallanes*.
Capitán de navío Aurelio García y García, Comandante de la División.
Capitán de fragata Antonio C. de la Guerra, Comandante de la *Pilcomayo*.
No se incluye la fotografía del Comandante de la *Unión* capitán de navío Nicolás Portal, por inubicable.
(Reproducidas del Archivo Fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

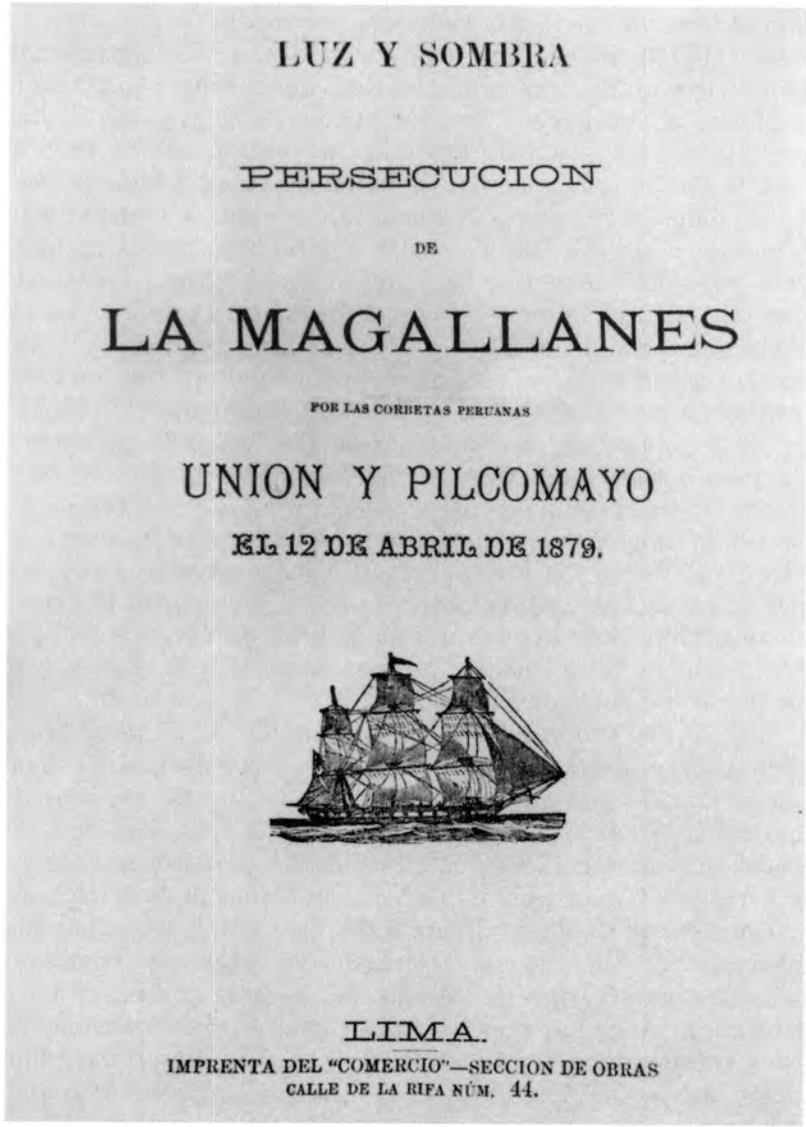
Similar mensaje envió a la cañonera por medio de señales.

A las 11h 15m habiéndose acortado la distancia, García ordenó a la *Unión* hacer un tiro a pólvora al mismo tiempo que afianzó su bandera e insignia, sin obtener reacción alguna de la *Magallanes*, dando inicio a la fase del combate. Por su posición aproada hacia la nave chilena, la *Unión*, que no tenía colisas de caza en sus amuras, no pudo hacer fuego, pero como la *Pilcomayo* sí tenía y estando a unos 3600 metros, a las 11h 30m García le ordenó abrir fuego, apuntando hacia la popa del enemigo, e inició un tiroteo intenso. La máxima velocidad de la cañonera en esos momentos era de 11 nudos. A su vez, la *Unión* guiñó a estribor e inició el fuego con su batería de babor.

García ordenó un despliegue para que la *Unión* quede por estribor de la *Magallanes* y la *Pilcomayo* por babor. Esta maniobra obligó a la cañonera a cambiar de rumbo lo que originó un aumento en la distancia que no pudo reducir porque la *Magallanes* incrementó en algo su andar. Después de unos cuatro a seis disparos de la *Unión*, a eso de las 12h la *Magallanes*, afianzando su pabellón, abrió fuego con su colisa de a 115 contra la *Unión*. Esta se hallaba un poco a popa de la cuadra de estribor de la *Magallanes* a unos 2,300 metros. El intercambio de tiros entre estos dos buques fue intenso. La *Magallanes* no contestó el fuego de la *Pilcomayo*, porque estaba por la popa fuera del sector de tiro de su artillería.

A 12h 15m la *Unión* estaba a 2,500 metros de la *Magallanes*. A 12h 55m ésta observó un escape de vapor en la *Unión* que estimó se habría producido por un impacto. Desde la 1h p.m. los tiros de la *Pilcomayo* ya no alcanzaban al blanco. Pero la velocidad de la División Naval no se pudo sostener. La cañonera se fue rezagando hasta unas 5 millas. El combate continuó con la *Unión* hasta la 1h 40m en que, según Portal, siendo la distancia de unos 3,500 metros la artillería no alcanzó por falta de elevación. Pero continuó persiguiéndola hasta estar a unas 5 horas de Iquique. Nada había que hacer. El combate terminó. A las 2h p.m. la *Unión* cambió rumbo hacia babor para ir a reunirse con la *Pilcomayo*, y al hacerlo disparó sus últimos tiros con la batería de estribor. El croquis en la página 435 trata de materializar este encuentro.

Según los informes de los cuatro comandantes protagonistas, los disparos estuvieron bien en puntería, pero en alcance unos cayeron cortos y largos otros. Sólo la *Pilcomayo* logró por rebote, astillar levemente la popa de la *Magallanes*. La lancha a vapor de esta última que interfería con su colisa de a 115, tuvo que ser echada al mar. Algo


LUZ Y SOMBRA

PERSECUCION

DE

LA MAGALLANES

POR LAS CORBETAS PERUANAS

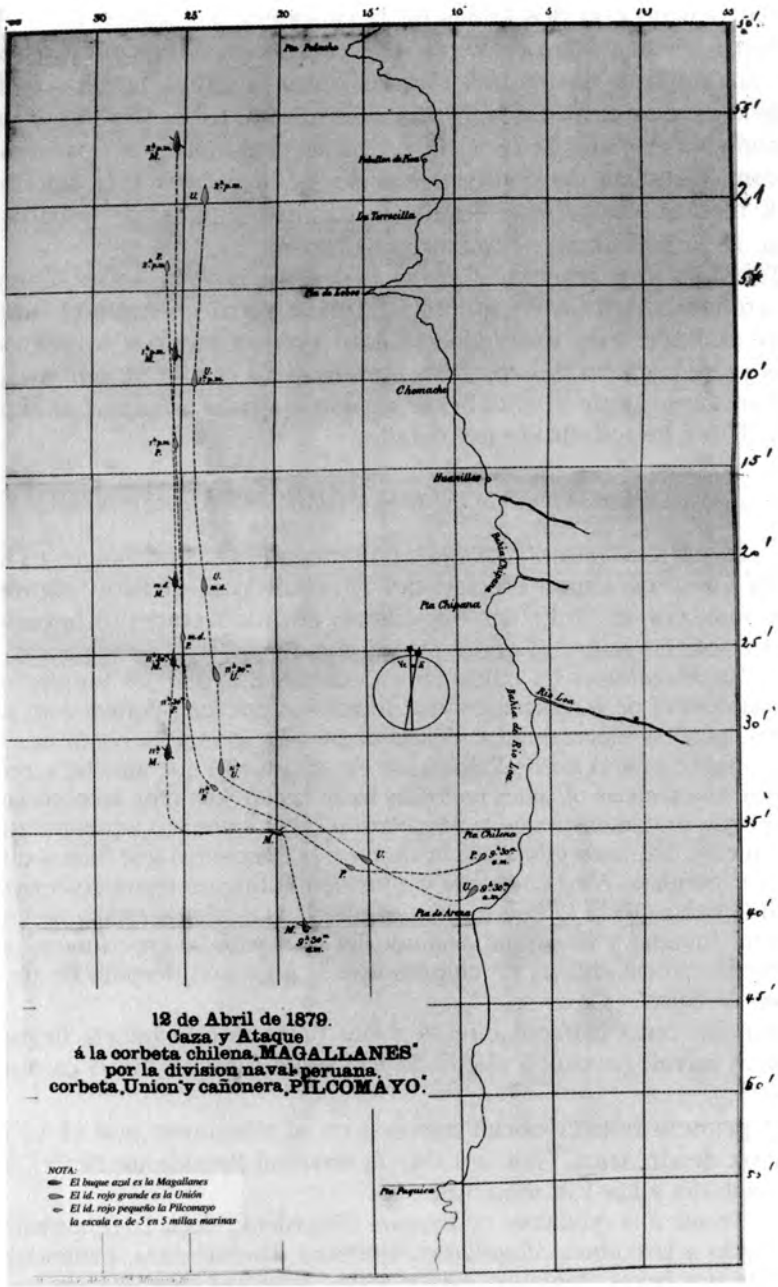
UNION Y PILCOMAYO

EL 12 DE ABRIL DE 1879.

LIMA.

IMPRENTA DEL "COMERCIO"—SECCION DE OBRAS
CALLE DE LA RIFA NÚM. 44.

Carátula del folleto *Luz y Sombra* del 26 de junio de 1879, editado por *El Comercio* de Lima, que trae junto con informaciones oficiales, un croquis del combate de Chipana el 12 de abril de 1879, entre la corbeta *Unión* y cañonera *Pilcomayo*, contra la cañonera *Magallanes*. (Reproducida del Archivo Fotográfico de la Biblioteca Nacional).


Pta Pabellon
Pabellon de Pica
La Torrecilla
Pta de Lobos
Chanaco
Huanillos
Bahia Chipana
Pta Chipana
Bahia del Rio Loa
Rio Loa
Pta Chilena
Pta de Arena
Pta Pequina
12 de Abril de 1879.
Caza y Ataque
á la corbeta chilena MAGALLANES
por la division naval peruana
corbeta Union y cañonera PILCOMAYO.
NOTA:
El buque azul es la Magallanes
El id. rojo grande es la Unión
El id. rojo pequeño la Pilcomayo
la escala es de 5 en 5 millas marinas

similar ocurrió con dos falúas de la cañonera. En ambos casos, estas embarcaciones sufrieron averías por concusión de los propios disparos. En ninguno de los tres buques hubo muertos, heridos o daños materiales. Según Portal la *Unión* disparó 148 tiros. Según Latorre, la *Magallanes* disparó 42 tiros. El fuego se prolongó por dos horas. La máxima distancia de combate fue de 4,300 metros y la mínima de 2,300 metros. Por haberse librado la acción a la altura de la bahía Chipana, se le ha llamado combate de Chipana.

Terminado el combate, García ordenó a la *Pilcomayo* dirigirse a Ilo, embarcar carbón y esperar. La *Unión* entró en Arica el lunes 14 en la mañana. Fue recibida con gran entusiasmo por la población, pues ya se conocía del combate librado el 12 con la *Magallanes*, que ingresara a Iquique al anochecer de ese día para informar al almirante Williams Rebolledo de los detalles.

4.2. CONSIDERACIONES SOBRE EL PRIMER COMBATE NAVAL

La noticia extraoficial del combate no tardó en llegar a Lima y así, *El Comercio* en su edición del 13, cuando la división aún estaba en la mar, con el título "La *Magallanes* corrida", comentó haberse recibido noticias sobre el encuentro como sigue:

> "La *Magallanes* ha huído cobardemente al avistar los buques de los más débiles de nuestra escuadra, tripulados por los "afeminados" peruanos, por los "degenerados" descendientes de los Incas, como nos llama un escrito procaz desde Valparaíso, en un artículo que anoche reprodujimos. Las noticias oficiales recibidas hasta las 6h 30m p.m. solo decían: De Iquique se comunica que la *Magallanes* había entrado a aquel puerto hoy al medio día, perseguida por la *Unión* y la *Pilcomayo* que iban a desafiar asi al blindado *Lord Cochrane* y a los demás buques enemigos existentes en la bahía. Todo lo que se sabe es que la *Magallanes* estaba de crucero entre Iquique y la desembocadura del Loa, pero se cree fundadamente que la corbeta chilena no emprendiera la fuga sino después de un cambio de balas".

Seguían otras especulaciones sobre hasta dónde habría llegado la división naval. Lo único cierto de todo ello, es que hubo cambio de balas[167].

La primera noticia oficial aparece en el telegrama que el 14 en la mañana desde Arica, García y García envió al Presidente Prado, y que fue recibido a las 10h 45m a.m.:

> "Frente a la quebrada de Iquique (sic) (debió decir Loa), avistamos el sábado a la corbeta *Magallanes*. Goberné dándole caza, batiéndola durante dos horas. Teniendo mayor andar, huyó velozmente para Iquique.

La perseguí hasta fuera del alcance de los cañones y a cinco horas de Iquique. Ninguna novedad en la división. Todos se portaron espléndidamente".

Por su parte también el Secretario Espiell, el mismo día, enviaba a *El Comercio* de Lima otro telegrama: "Sábado frente Loa dos horas de combate con *Magallanes*. Huyó. División Naval triunfó"[168].

La noticia para Valparaíso fechada en Iquique el 14, recién se envió el 17 desde Caldera por cable, por supuesto con sus inexactitudes y exageraciones[169]. La *Unión* salió de Arica el 14, se reunió en ese día con la cañonera y ambos llegaron al Callao el 17, desde donde García presenta el informe que sigue líneas abajo. En la noche del 18 hubo en el Callao banda de músicos y procesión en celebración del "heroico triunfo de los buques peruanos" contra la cañonera chilena[170].

Aurelio Miró Quesada Sosa[171] reseña que al salir la *Unión* al Sur, embarcó como corresponsal de *El Comercio* a José Rodolfo del Campo, joven de 25 años, sin ninguna experiencia naval y guerrera, por supuesto. Su partida de nacimiento en este menester es la nota que envía a dicho periódico con fecha 17 de abril, en la mar con el seudónimo *REMO*. Después de describir el combate, comentó: "Así ha concluido el primer hecho de armas en que, después de 45 años, le ha tocado a una división naval del Perú iniciar con gloria la lucha a que la República ha sido provocada de una manera tan sorpresiva como injustificable y aleve"[172].

El parte del comandante García y García, que el Comandante General de Marina tramitó con la calificación de "reservado" sin expresar opinión alguna, revela, cuando menos, el deficiente estado de alistamiento en personal y material que para estos dos buques se ha señalado en el capítulo anterior, y explica por qué no pudieron hacer más en el combate de Chipana. La reserva, sin embargo, no duraría mucho, pues el informe fue transcrito en parte por *El Comercio* después de que el Congreso tuviera conocimiento del mismo.

"R.P. Reservada
Comandancia General de Marina
Comandancia General de la División Naval en comisión especial.
Al ancla, a bordo de la corbeta *Unión*
Callao, 17 de abril de 1879
Benemérito señor general Ministro de Estado en el despacho de Guerra y Marina
B.S.G.M.
Cumple a mi deber dar parte a US como lo hago, por la presente, de todos los accidentes ocurridos en la corbeta *Unión* y cañonera *Pilcomayo*,



José Rodolfo del Campo
Corresponsal de *El Comercio* de Lima, embarcado en la *Unión* fue testigo del primer combate naval de la guerra. Días después viviría los dramáticos momentos de la pérdida de la *Independencia*, el 21 de mayo de 1879. Según el Corresponsal de *El Comercio* en Iquique, don Modesto Molina, del Campo se condujo muy bien como sirviente del cañón de a 250 libras de proa y en el último momento de la catástrofe desplegó la mayor tranquilidad, siendo uno de los últimos en abandonar la fragata. Del Campo, embarcado en diversos buques durante las expediciones navales, volcó sus experiencias en su obra *Campaña Naval*, de mayo de 1920, reeditada por el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú en junio de 1976.
(Reproducida del Archivo fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

que forman la División Naval de mi mando en la comisión especial a que fue destinado.

Conforme a las instrucciones verbales que recibí de S.E. el Presidente y a la orden de US, me constituí a bordo de la *Unión* en la noche del 7 último, llamando inmediatamente al comandante de la *Pilcomayo*, tanto para informarme del estado de su buque, como para acordar con él en compañía del de la *Unión*, lo necesario al buen éxito de la comisión con que fui honrado.

Lo primero que supe por esta conferencia fue que no se había embarcado en cantidad suficiente el carbón ensacado que se pidió para llevar en la cubierta de ambos buques, existiendo a bordo vacíos, el mayor número de los sacos destinados a ese objeto pues la única lancha con veinte y cinco toneladas recibida en la *Unión* sirvió para completar la estiba de sus carboneras y llenar algunos pocos sacos más. Igual cosa ocurrió en la *Pilcomayo*.

Asimismo, los repuestos navales y provisiones de mar, no habían venido a bordo de la *Unión* (1h a.m. del 8) y fue preciso en consecuencia esperar a los oficiales de la dotación encargados en tierra de esas faenas, por lo que aprovechando de esta forzada demora ordené al comandante de la *Pilcomayo*, que con su propia gente condujese una lancha de carbón a su costado, embarcando, pues era quien más lo necesitaba, todo el que pudiese, hasta el momento de hallarnos listos para zarpar.

A las 3h a.m. estuvimos al fin expeditos y a esa hora dejamos la bahía sin otras ocurrencias que reseñar.

Como para llenar la comisión de que había sido encargado era necesario conocer, de preferencia el estado militar tanto de defensa como de organización de los buques, me dediqué desde los primeros momentos, a inquirir lo relativo a tales respectos y es de mi obligación imponer a US, que difícilmente puede ofrecerse un cuadro de tan amargas decepciones como el que presentaba la *Unión*, cuyo comandante capitán de navío don Nicolás Portal, se acababa de hacer cargo de su mando 24 horas antes.

A pesar de hallarse abierta la campaña, no existía a bordo "una sola bomba" lista para dispararse; los cañones se encontraban con los bragueros destrozados o inútiles para todo servicio, sin sus miras, pínulas de puntería y ojos de metal para las rabizas de disparo y faltos muchas de algunas de esas importantes piezas; así también se manifestaban inservibles los palanquines de costado y retenida, raídas y sin repuestos las lanadas, los atacadores cambiados y sin la cavidad indispensable en el mortero para no herir las espoletas.

En el armero todos los revólveres de marina descompuestos sin que hubiese "uno solo" en estado de funcionar, careciendo además de las municiones que atendida su condición eran inútiles; los sables y cuchillos sin vainas ni cinturones, las hachas sin guardafilo, y los rifles del equipaje con las fornituras destrozadas y su dotación de cebas usadas y toda clase de embarazos para manejarse y ser utilizados.

En la santa bárbara solo existían 120 saquetes de pólvora y lo que parece increíble, convertido este lugar, en el que no hay precaución perdida, en déposito de bombas de fierro.

En cuanto a la parte marinera, la dotación que tenía esta corbeta es de tan mal personal que sin el espontáneo y valioso auxilio de los 35 hombres de la columna Constitución de Nacionales del Callao, no habría sido posible ni aun mover las piezas; y en lo que respecta a útiles de navegación, bástame consignar que los cronómetros se hallaban parados, no existían faroles para señales y apenas se contaban unos muy pocos cohetes y luces de bengala.

Descubierto el mal era preciso remediarlo hasta donde fuese posible y ello con los escasos elementos de a bordo únicos de que disponíamos. En esta difícil labor sería pálido cuanto pudiese decir a US de la inteligencia, empeño y perseverancia desplegados por el comandante capitán de navío don Nicolás Portal, cuya actitud ha conservado la altura que de este jefe se tenía justamente conquistada entre nuestros más distinguidos marinos.

Desde los primeros momentos en que se notaron las faltas apuntadas el buque se convirtió en un taller en el que se construía de madera las piezas de las miras que faltaban en los cañones; se cargaban bombas y se les entornillaban espoletas; se cosían saquetes de franela llenándose de pólvora; se deshilachaba cabo para estopa; se desarmaban los rifles, procurando separarlos convenientemente; se sustituían con estrobos dobles los bragueros inservibles; se cortaban hilos de lana para hacer palletes para las lanadas; se construían tapa-balazos con los sacos vacíos, así como se labraban otros de madera y estopa; y en una palabra, se hacía cuanto humanamente era posible para corregir tanta incuria y tanta falta de previsión; haciéndose todo esto sin perjuicio de los ejercicios militares que ordené fuesen cotidianos, desde que en cualquier momento podíamos encontrar al enemigo.

La *Pilcomayo*, según informó su comandante Antonio de la Guerra, se hallaba expedita y lista en todos respectos, pues aun los diez hombres de auxilio que primitivamente pidió para reforzar su equipaje, dijo después que no los necesitaba.

Paso ahora a consignar otro orden de circunstancias referente a la navegación. Habiendo efectuado ésta sin que ofreciera incidente alguno notable, recalamos a la desembocadura del Loa, a las 2 horas antes meridiano del sábado 12. Cuatro horas después la división tocaba en Huanillos a fin de conocer los últimos movimientos del enemigo. Entonces se me informó de que tres días antes el vapor transporte chileno *Tolten* había desembarcado en la quebrada del Loa un destacamento de caballería, que aún se encontraba acampado en ese lugar. Este hecho fue puesto por mí en conocimiento del señor Prefecto de Tacna, para que a su vez lo hiciese saber a los señores jefes de nuestro ejército de operaciones en Tarapacá.

A las 7h a.m. del día citado, zarpé de Huanillos hacia el Sur, inspeccionando la costa de cerca con la división. Poco después de las 9h 30m a.m. el vigía dio la voz de "humo por el O.S.O. (Oeste Sur Oeste) el que reconocido más tarde resultó ser la corbeta chilena *Magallanes*. De lo ocurrido con este buque me ocupo extensamente en el parte especial que tengo elevado a US, así pues solo trataré ahora de lo que en aquel documento destinado a la publicidad, no he creído que me era permitido consignar.

Anótase, desde luego que por defecto de las bombas o de las espoletas, muchas de ellas al ser disparadas reventaban todas el brocal de los cañones y que los estopines que existen a bordo fallaban en tal cantidad que puede estimarse en el 30% de manera que este defecto obligaba a perder la puntería hecha y a repetir hasta tres veces la fricción para un disparo ya graduado.

Lastimoso es también el estado en que se encuentran las calderas de la *Unión*. Impulsado por el deseo vehemente de capturar al enemigo, ordené se diese la mayor presión posible al vapor y extrañeza y pena causa el decirlo, apenas pudo obtenerse que ascendiera a 16 libras, pero haciendo gotear por muchos sitios sobre los fogones, las bóvedas que comenzaban a reventar.

Sin una reparación completa e inmediata que permita levantar si no las 23 libras con que antes funcionaba la máquina a toda fuerza, 20 libras por lo menos, los servicios de este buque carecerán de importancia. De aquí pues que no hubiésemos podido alcanzar un andar superior al de 11 millas, mientras el enemigo corría las dos últimas horas con una velocidad superior a las 12 1/2 millas.

La *Pilcomayo* sobre la que tantas esperanzas se tenía en operaciones de caza, apenas si alcanzó 10 millas haciendo esfuerzos extraordinarios y quedando, en consecuencia, desde los primeros tiros, fuera del área de batalla y al fin de la pelea a distancia de más de 5 millas al Sur.

Con este conocimiento y calculando que la *Magallanes* daría esa misma tarde noticia en Iquique de lo ocurrido y de nuestra proximidad, solo pensé en salvar a la *Pilcomayo* de ser capturada por cualquiera de los blindados chilenos que está visto, la exceden en su andar.

Asi pues en el resto del día continué recorriendo la costa por el Sur, pero al oscurecer dí orden para hacer camino al Oeste a fin de franquearnos por afuera de esa zona, que podía cruzar el enemigo con fuerzas superiores. Poco antes de hacer el rumbo indicado, la *Pilcomayo* hizo señales de necesitar que su máquina parase dos horas para ejecutar trabajos indispensables. El permiso fue otorgado y paramos, en consecuencia, hasta las 9h p.m. en que me avisó hallarse lista para continuar el viaje. Para entonces ya le tenía prevenido que encontrándose falta de carbón hiciera rumbo a Ilo, para procurárselo y librarla del peligro de entrar al seno de Arica, donde podíamos encontrar a los enemigos.

Con la *Unión* seguí para este último puerto y cambiando telegramas con el Presidente sobre lo ocurrido, emprendí ese mismo día viaje de regreso tocando sobre la máquina en Ilo para reunirnos a la *Pilcomayo*, como sucedió y en cuyo convoy acabo de fondear en este puerto donde espero las órdenes de US. Dios guarde a US B.S.G.M. *AURELIO GARCÍA Y GARCÍA*"[173].

El 19 de abril, el Ministro del Solar acusó recibo del informe de Aurelio García y García de 12 de abril, del cual también tuviera conocimiento Prado. Pues bien, del Solar le informaba que el Presidente le había encargado manifestarle:

"Aunque la comisión de que US. da cuenta no ha tenido el éxito que se esperaba y que el Gobierno se propuso alcanzar a causa de las razones que US. indica, aprecia no obstante los esfuerzos y el empeño desplegado por US., secundado por los comandos para alcanzarlo; y ha resuelto dar por terminada dicha comisión, disponiendo en consecuencia que los buques que componían la división, se pongan nuevamente a órdenes de la Comandancia General de Marina"[174].

Para Aurelio García y García, su visita a la corbeta en la noche del 7 de abril, fue decepcionante conforme lo manifiesta. Había sido uno de los que la inspeccionaran en 1864 en Francia, cuando era nueva, elogiando sus características. Sin embargo, algunas de sus observaciones habían sido materia de informes a la superioridad. Ahora adquirían mayor dramatismo, primero ante la inminencia de un combate, y después como resultado del mismo. Bueno es recordar también, que cuando se hicieron visitas a los buques antes de la primera apreciación naval ante el Consejo de Ministros el 4 de marzo, ninguno de los dos buques estaba en el Callao[175].

Así, por ejemplo, podría atribuirse responsabilidad a sus anteriores comandos, Raygada que lo desempeñara accidentalmente de agosto 1877 hasta febrero de 1878, que lo asumió el capitán de fragata Juan Bautista Cobián, hasta abril de 1879 precisamente al cambio de Portal, es decir, por un año. Resulta, sin embargo, que Cobián en su informe al asumir el comando, se refirió, entre otras cosas, al mal estado de los palanquines y bragueros. En el Estado General de mayo de 1878, consignó la existencia de 819 balas cargadas y 531 kilogramos de pólvora, que permitía la confección de 151 saquetes. Esto significaba, pues, que de contar con una dotación de artilleros completa y bien entrenada podía obtenerse un régimen de fuego de un disparo cada tres minutos por pieza. Su capacidad de combate sostenida en tiro de andanada por cada banda para disparar 151 balas a esa fecha, le permitía combatir 75 minutos en fuego sostenido.

Como no hay evidencia de que después de mayo de 1878 se adquiriese, fabricase, o consumiera munición en ejercicios, esa existencia

era con la que llegaba la corbeta a marzo de 1879, fecha en la cual se ordenó que el pontón-escuela *Marañón* entregase las balas de a 70 Voruz que usaba como lastre desde hacía varios años. Fácil es imaginar el estado de oxidación que deben haber tenido.

En cuanto a las explosiones prematuras producidas durante el combate por defecto de las espoletas, venía a ser la reaparición de un problema que se suponía superado. Se había presentado ya en 1866 y su tratamiento ha sido detalladamente explicado en el Tomo IX. La solución adoptada tuvo éxito, pues le permitió participar en los tres ejercicios de tiro con la Escuadra de Evoluciones en 1874, con toda normalidad. Aparte de los disparos que hiciera la corbeta contra el sublevado *Huáscar* en 1877, la *Unión* no volvería a usar su artillería hasta abril de 1879. Todo indica, pues, que las espoletas fabricadas años antes se habían consumido y hubo de emplearse otra vez las defectuosas francesas originales.

Como se ha visto, la *Unión* regresó al Callao el 14 de marzo de una comisión al Sur, durante la cual por instrucciones expresas usó el velamen al máximo posible. Permaneció en dique hasta el 23 por trabajos en la obra viva, como calafateado y cambio de todo el forro de metal. Durante la permanencia en el Callao, se le reforzaron las cubiertas para instalarle cañones de a 100 libras[176], aunque la instalación misma hubo de esperar hasta julio. Con ánimo de reparar sus calderas, se pidió a la factoría de la P.S.N.C. un presupuesto. Fue presentado el 18 de marzo por un monto de 16,500 soles en plata y un plazo de ejecución de 18 días útiles. Una junta conformada por los ingenieros Cock y Soulsby de la marina, opinó el 20 que el buque podía operar sin peligro a velocidades inferiores a 12 nudos, y que el presupuesto presentado era muy elevado, pudiendo ejecutar el trabajo la Factoría Naval a un menor costo, pero en 36 días útiles. El 22, previa elevación por el Comandante General de Marina, el ministro del Solar aprobó el planteamiento de los citados ingenieros, como se ha visto en capítulo anterior.

En su elevación del 22 al Director de Marina, decía el Comandante General de la Haza, refiriéndose a las reparaciones urgentes que hacía la Factoría en la corbeta desde su llegada al Callao, que "cuando salgan a la mar se encontrará la máquina en general en condiciones de prestar importantes servicios, no bajando su andar de 12 millas en caso preciso".

Las reparaciones fueron, en efecto, para salir del paso, no integrales y, por eso, las calderas no estuvieron en condiciones de responder a demandas de mayor presión y explica el comentario de García

sobre por qué no pudo alcanzar un andar superior al de 11 millas. En efecto, el 3er. Maquinista P.L. Storace, en su diario personal en el que consigna día a día los trabajos en máquinas desde el 14 de marzo al 7 de abril, al tratar de las calderas manifiesta que los trabajos efectuados en las de popa babor y popa estribor eran de rascado de la sal en ambas calderas, y colocación de una pieza en el segundo horno de la caldera de popa a babor. Nada que hacer con lo presupuestado por la P.S.N.C. De improviso llegó la hora de partir, lo que se efectuó el 8 a las 3h 30m a.m.[177]

Storace no menciona la avería ocurrida en calderas durante el combate que ocasionara un significativo escape de vapor, pero al reseñar el día 13, expresó que se desaguaban las grandes inundaciones en las hornillas. García y García manifestó en su parte que la presión de calderas de la corbeta bajó a 16 libras y que sería conveniente recuperar si no las 23 originales, por lo menos 20. Cuando en 1872-1873 se le cambiaron calderas en Inglaterra, las nuevas podían generar presión de vapor hasta 30 libras. En las pruebas, antes de salir de ese país, Portal informó que solo alcanzó 12 nudos[178]. Luego en las reparaciones efectuadas después del combate de Chipana, Storace consignó que en las pruebas del 11 de julio apenas terminada la reparación, la presión fue de 15 a 12 libras y las r.p.m. 65 a 70[179]. ¿Fue un trabajo deficiente? Probablemente por precaución no forzaron por más presión, pero Storace nunca más mencionó la presión pero sí las revoluciones por minuto y la velocidad máxima en el resto del tiempo que permaneció embarcado, consignándola como de 13 nudos con ocasión de la captura del *Rímac*. Sin embargo, en el Libro de Guardias de la corbeta, en la guardia de 8-12 a.m. del lunes 17 de noviembre de 1879 se registró 20 libras de presión, 65 r.p.m. y 11 nudos. Casi un mes después, en la guardia de 4-8 a.m. del 21 de diciembre se registraron 20 libras y 10 nudos[180]. Esto indicaría que, en efecto, en las reparaciones de las calderas de abril a junio se recuperó una presión si no de 30 libras, sí una de 20 libras.

La *Pilcomayo* había regresado al Callao el 19 de marzo de una comisión al Sur, como se ha visto. Estuvo en dique antes de su salida, cambiándosele algunas planchas de cobre del casco, se le reemplazó la hélice con la que había sido de la *Chanchamayo*, y se reparó el eje[181]. Su planta de ingeniería, cuando nueva, permitía alcanzar hasta 12 nudos, al menos así decían las pruebas. Habían transcurrido tres años de su llegada, y lo más probable era que sus calderas, mal general en todos los buques peruanos, no estuviesen en las condiciones originales, de ahí que su máxima velocidad fuera de 11 nudos, según

de la Guerra. La cañonera *Magallanes* había sido construida también en 1874 en Inglaterra, casi al mismo tiempo que la peruana, pero todo indica que su planta de ingeniería y su velocidad, eran superiores a la de esta última, al extremo que García la estimó en más de 12.5 millas. Así, pues, las grandes esperanzas sobre el comportamiento de la cañonera en operaciones de caza a que se refiere García, quedaron desvirtuadas desde los primeros días de la guerra. Storace lo confirma al escribir en su diario, que por su poca velocidad se quedó muy atrás.

La *Pilcomayo* había sido el único buque que realizara un ejercicio de tiro con sus cañones Armstrong de a 70 libras antes de la declaratoria de guerra, como se ha visto. Pero no lo hizo con los cañones de a 40. ¿Por qué? La respuesta parecería estar en parte, en que por lo menos dos de sus cañones rayados Armstrong de este calibre, habían sido entregados al pontón-escuela *Apurímac*, que cumplió con la orden de devolvérselos pocos días antes a la salida del 8 de abril, por orden de la Comandancia General. Storace comentó que aunque la cañonera disparó contra la *Magallanes* algunos cañonazos, fue en vano pues era mucha la distancia que las separaba.

Los cuadros que se reproducen de ambos buques en el tomo IX, vol. 2, son explicativos por sí mismos. La descripción detallada del cañón de a 68 libras de la corbeta aclara que su alcance efectivo medio era de 1,700 metros a 11 grados de elevación. También, porque los llamados de a 70 Voruz, en realidad eran de a 68, que es el calibre con el cual se ha calculado el peso de andanada[182].

Conviene aclarar, también, lo de la potencia de fuego de los tres buques, pues las comparaciones que ofrecieran los testigos chilenos al combate son desorientadoras. Que ello se dijera en 1879 en pleno fragor de la guerra es comprensible, pero que se mantenga y aumente la distorsión despues de 124 años carece de objetividad. La *Unión* tenía 12 cañones Voruz de a 68 libras, montados en batería, a 6 por banda. Por lo tanto, al disparar una andanada por babor, es decir los seis en simultáneo, el peso de proyectil era de 408 libras. La *Pilcomayo* tenía en la cubierta en la línea de crujía 2 colisas giratorias de a 70 libras. En cubierta, también, tenía 4 cañones de a 40 libras, dos en cada banda. Por lo tanto, el peso de andanada era de 220 libras. Es decir, que si la posición relativa de la corbeta y cañonera eran favorables para disparar cada una en andanada por la banda de babor, el máximo peso de proyectil era de 628 libras, siempre y cuando el blanco estuviera dentro del alcance de los diversos tipos de cañones y dentro del sector de tiro, en la línea de mira sin cambiar de rumbo.

La *Magallanes* tenía al centro de su cubierta una colisa giratoria de a 115 libras, y en cubierta también a popa, un cañón de a 64 libras y dos de a 20 libras; por lo tanto, su peso de andanada por estribor era de 199 libras, con la misma condición de distancia y mira que se ha mencionado. Así, pues, había una proporción favorable a la división peruana de 3.1 a 1, y no de 5 a 1. García y García comenta también sobre la influencia de los estopines defectuosos. En efecto, en un buque que experimenta balances cada fracción de segundo que se retrase el disparo, coloca al cañón fuera de puntería. Los estopines fallidos contribuyeron pues, al fracaso del tiro de la corbeta.

Si se ha entrado en detalle sobre este primer combate que no tuviera mayor trascendencia, ha sido para aclarar objetivamente el asunto relativo a la potencia de fuego en tiro por andanada, que ya se viera en otro Tomo.

De todas maneras, el informe de García y García es revelador, distinto de los que se dieran a publicidad como bien se especifica, y que recibieran tantos comentarios elogiosos y recriminatorios por parte de los periódicos de los países involucrados en la guerra. Los trabajos artesanales sirvieron para salir del paso, pero en la guerra eso es efímero. Si de algo puede servir es resaltar que la cañonera *Pilcomayo* fue la que efectuara el primer cañonazo de la guerra. Sin embargo, también tuvo otro efecto positivo, pues ambos buques recibieron atención esmerada en la reparación de sus calderas en especial las de la corbeta por la factoría de la P.S.N.C.; incremento de su artillería y personal, situación que no les permitiría zarpar el 16 de mayo al Sur. Recién lo harían en julio, esto es, casi dos meses después.

Finalmente, quedan dos temas por aclarar. Uno, el propósito de la misión encomendada a la división peruana. Otro, la calificación de huída de la *Magallanes*.

Al comienzo del párrafo se han supuesto hasta tres propósitos para la tarea ordenada. Los comentaristas chilenos especularon que era el tercero, es decir, capturar o destruir específicamente al vapor *Copiapó* que salido de Valparaíso llevaba pertrechos a la escuadra chilena en Iquique, y que de esto se había enterado el 7 el Presidente Prado por medio del cable. No hay en archivos peruanos ni chilenos referencia alguna, solo subjetividad.

El bloqueo de Iquique iniciado el 5 de abril, lo fue con los dos blindados, las corbetas *Chacabuco* y *O'Higgins* y la fragata *Esmeralda*[183]. En algún momento la cañonera *Magallanes* se unió a la fuerza bloqueadora pues el 7 el almirante Williams Rebolledo la despachó con el *Cochrane* para Antofagasta, adonde arribaron el 9. La cañonera,

después de reaprovisionarse, zarpó el 11 a las 9h 30m p.m. para Iquique[184] y es en la travesía cuando se encuentra con la división peruana el 12.

Bulnes, sin embargo, comenta que la presencia de la división peruana en esa zona era para interceptar al vapor *Copiapó*, que había salido de Valparaíso con víveres, carbón y soldados para Iquique con escalas en Caldera y Antofagasta[185]. Que Prado estuvo enterado de esta salida, como de todo lo que ocurría en Chile "no solo por sus espías que eran muchos", sino también por la ligereza y libertad con que la prensa publicaba todo lo referente a movilizaciones, alistamiento, etc., y además por el "incalificable descuido del cable submarino" que conectaba Valparaíso con Callao con ramificaciones en Arica e Iquique. La divulgación de muchos asuntos referentes a la guerra fue también una debilidad por el lado peruano. Pero una cosa era evidente. Ambos se enteraban muchos días después de su contenido, pues los periódicos llegaban al Callao o Valparaíso por lo menos luego de seis a siete días de publicados.

Bulnes dice, también, que el 9 de abril Williams Rebolledo destacó a dos de los bloqueadores, *Cochrane* y *Magallanes* para proteger Antofagasta de un supuesto ataque por los dos buques salidos del Callao el 8. Cómo supo Williams Rebolledo de la salida de la *Unión* y *Pilcomayo* y de su destino, pues también se había especulado en Lima que irían a Panamá. Resultaría así, que Chile contaba por su parte con una buena red de espías.

El Corresponsal de *El Mercurio*, en un telegrama fechado en Iquique el 14 de abril, pero trasmitido desde Caldera el 17, comentaba que la *Unión* y *Pilcomayo* estaban en la boca del Loa esperando al *Copiapó*, pero que éste ya había pasado, y que el encuentro se produjo en cambio con la *Magallanes* el 12 en la mañana. El imprevisto volvió a jugar su papel para dar paso al encuentro con la cañonera chilena. Según Bulnes, este buque salió de Antofagasta el 11 de abril en la noche, por orden del coronel Emilio Sotomayor, a la sazón Jefe de las Operaciones en el Norte. Resultaba que el Gobierno chileno necesitaba de algunos informes para continuar con la elaboración de su plan para apoderarse de Tarapacá. Para ese fin, el Presidente Pinto cablegrafió al coronel Sotomayor en Antofagasta y obtuvo dichos informes del señor Rafael Sotomayor, que estaba en Iquique a bordo del *Blanco*.

Cabe anotar que desde el 20 de marzo, conforme lo informase el Cónsul del Perú en Antofagasta M.M. Seguín con fecha 26 al Ministro de Relaciones Exteriores del Perú y al Extraordinario Lavalle, el cable submarino conectaba Valparaíso, Antofagasta, Iquique, Arica, Mollendo

y Callao. Lógicamente, las conexiones con las estaciones en Perú no fueron más de utilidad durante la guerra, aunque ahí estaban. Así, pues, el coronel recurrió a la cañonera *Magallanes*, a cuyo comandante entregó el pliego de preguntas de Pinto. En su viaje hacia Iquique, Latorre cumpliendo las órdenes de Williams Rebolledo, debía recalar en Huanillos para conocer de la situación, y es así que mientras navegaba hacia este lugar, se encontró con la división peruana.

García y García en su informe señaló haber llegado al Loa al amanecer del 12. Para que el *Copiapó* transitara por esa zona en la mañana de este día, requería haber salido de Valparaíso a más tardar del 8 de abril, habida cuenta que haría escalas en Caldera y Antofagasta. Esto llevaría a la conclusión de que Prado conoció el 7 de la salida del *Copiapó* de Valparaíso el 8, o quizás el mismo 7. La división peruana tampoco podía permanecer indefinidamente en esa zona, en razón del carbón disponible, que podría haberse compensado con el uso del velamen, pero ya anteriormente se ha comentado sobre su estado y limitaciones en las operaciones tácticas frente a buques de vapor. En todo caso, la decisión de Prado fue correcta. La guerra había comenzado. El control del mar era una condición indispensable para el desarrollo de la misma. En Iquique se había estacionado la escuadra chilena que debía enlazarse con Antofagasta por mar por razones logísticas y de trasmisión de decisiones. Es decir, se había generado una línea de comunicación marítima que era apropiado interdecir. La opinión pública limeña demandaba demostraciones de presencia naval en la zona. Prado recurrió al envío de los dos buques que en ese momento consideraba los más aptos. El encuentro específico con la *Magallanes* fue una casualidad. Pudo ser el transporte *Copiapó*, el *Tolten* u otro de los buques de la C.S.A.V. que hasta entonces navegaban bajo la bandera inglesa. Se puede concluir que estas consideraciones satisfacen a los tres supuestos mencionados al comienzo.

El otro tema, el de la huída tan criticada, resultaba de toda lógica. Se verá en repetidas oportunidades durante el resto de la guerra naval, tanto por parte de buques chilenos como peruanos, en razón de ser activos tan valiosos y útiles, como difíciles si no imposibles de reemplazar, en caso de captura o hundimiento.

El efecto sicológico de la operación se observa en la circular que el 16 de abril, remitiera el Director de Gobierno, Carlos Lisson, a los Prefectos comunicándoles sobre la primera acción naval, así como la exitosa operación de transporte del *Chalaco* en el Sur.

> "La división naval compuesta de la *Unión* y la *Pilcomayo*, a órdenes del capitán de navío don Aurelio García y García, y mandada por

el Gobierno para operar en los mares dominados por la escuadra enemiga, encontró a la altura del Loa a la corbeta a vapor la *Magallanes*, el 12 del corriente, a la que persiguió haciéndole algunos tiros de cañón, hasta llegar a los mares de Iquique, a la vista de la referida escuadra, escapando de la persecución el citado vapor por su superior andar.

Un éxito completo ha coronado los esfuerzos del vapor transporte *Chalaco*, para reforzar nuestro ejército en Iquique. Obligado la primera vez de su viaje a Pisagua, a volver sobre Arica, a consecuencia de haber encontrado a uno de los blindados chilenos, ha conseguido el día de ayer (15), desembarcar en el mismo Pisagua, una fuerte división del ejército situado en Tacna, ejecutando este atrevido movimiento a distancia de tres horas del enemigo.

Con esta feliz operación queda completamente guarnecida para todo evento Iquique y libre de los ataques que pudiera intentar el enemigo.

Sírvase US dar la debida publicidad a este oficio, para satisfacción de los patriotas habitantes de ese departamento"[186].

El combate había sido pronosticado veinte días antes, cuando aún no se había declarado la guerra. En efecto, en el periódico *La Patria* de Valparaíso del 1° de abril, de donde *El Comercio* tomó la noticia, se difundió una carta fechada en Lima el 22 de marzo, en la que se ofrecía informaciones sobre los elementos de guerra terrestre y naval. Entre las cosas que mencionaba estaba el anuncio de que la *Unión* y la *Pilcomayo*, buques muy ligeros, serían dedicados a cruzar las costas chilenas, para echar abajo el cabotaje.

"Ocúpese en su diario, escribía el autor de la noticia, en llamar la atención del gobierno para que cuide nuestras costas, porque nos pueden hacer mucho perjuicio la *Unión* y la *Pilcomayo*. Como ya lo he dicho son muy ligeros y pueden entrar y salir a cada rato y echarnos abajo las fundiciones de Chañaral, Caldera, Guayacán y Tongoy, y entrar a Valparaíso a cualquier hora de la noche y echar a pique algunos buques chilenos, pues han puesto oficiales que conocen los puertos de Chile. Conviene que dediquen la *Magallanes* a observar los movimientos de la escuadra".

Debe suponerse, decía *El Comercio*, que el consejo fue seguido, porque en realidad la *Magallanes* descubrió a la división peruana, formada precisamente de los dos buques que se indicaban en la carta fechada 22 de marzo en Lima, cuando aquí ni el Gobierno tenía en mente semejante plan. El combate pues, se vio afectado por haberse encontrado las naves peruanas con la más veloz de las chilenas, cosa que se ignoraba en el Perú, a pesar de ser público pues ya en *El Pueblo Chileno* de Antofagasta, se la calificaba como la más veloz.

"De todas maneras, comentaba el periódico limeño, el primer golpe está dado. Ventajas materiales no podían esperarse de la expedición de

dos buques tan débiles, como los que nuestro Gobierno envió al Sur, pero el triunfo moral es espléndido. El primer buque enemigo que se ha presentado a la vista de los nuestros ha sido batido y perseguido hasta donde les permitió el andar de nuestras naves. Mayor audacia no cabía. Felicitaciones al país por este primer triunfo, por el cual enviamos al Comandante General, Aurelio García y García, a los comandantes Portal y de la Guerra y a todos los que han tenido la suerte de iniciar con el combate del sábado, la guerra a que ha sido provocado el Perú"[187].

En otro artículo de la misma fecha, *El Comercio* comentaba nuevamente sobre el combate, pero en esta oportunidad hizo una comparación de los buques participantes, expresando que en "los tiempos modernos la superioridad la daban casi exclusivamente la velocidad, el calibre y alcance de la artillería. En este sentido, la *Magallanes* escapó gracias a su buena marcha, por lo que no se puede dudar de que es más veloz que los dos buques peruanos". Respecto a la artillería comentaba, que el mayor calibre de las naves nacionales era de a 70, en tanto que los de menor calibre del buque chileno eran también de a 70 pero acompañados por dos de a 115. Así, pues, no había razón alguna por la cual la *Magallanes* no hubiera podido batirse con los buques peruanos[188].

En su editorial del 15 de abril, el mismo diario comentaba no solo sobre el combate, sino también sobre la estrategia naval adoptada. En ese sentido, decía, que el sistema de guerra adoptado era el más apropiado a las circunstancias de nuestra marina y a las condiciones de los elementos de que disponía Chile. Consistía en: "Mantener a sus buques en constante jaque, obligados a consumir sus recursos estérilmente, reducirlos a ocupar siempre un espacio estrecho, el que está protegido por el fuego de sus cañones, es indudablemente el medio más eficaz de convencerlos de su impotencia y de precisarlos a buscar los medios de reparar el mal que a sí mismos se han hecho". Especulaba que al presentarse la *Unión* y *Pilcomayo*, uno por el Sur, el otro por el Norte, o ambos reunidos no se les daría descanso a los buques chilenos, que se verían obligados a tener sus calderas encendidas con un alto consumo de combustible, mayor que el de los dos buques peruanos. Conociendo el enemigo la velocidad y la fuerza de estos dos, no se atreverían a destacar a la *Magallanes* ni ninguno de sus buques de madera a darles caza. Tampoco era posible que sus buques de madera estuvieran protegidos por uno de sus blindados, pues la escuadra peruana caería sobre aquel que quedase desamparado y se perdería irremisiblemente. Aprovechando su buen andar, la *Unión* y la *Pilcomayo* se colocarían pronto fuera del alcance de sus cañones.

Creía el editorialista, que el Gobierno no abandonaría la estrategia que había adoptado ni ordenaría el regreso de la división García y García, "porque de las operaciones de los buques encomendados a su pericia, depende en gran parte el éxito de la guerra"[189]. Todo esto se decía en base al telegrama del 14, con desconocimiento de lo que realmente había ocurrido. De todas maneras, los sucesos alguna influencia tuvieron, pues el 18 el Presidente Prado convocó a los comandantes de los buques, incluso a los tres protagonistas que habían llegado el 17 y que expusieron la experiencia pasada, a un consejo de guerra en vista de las circunstancias[190], que no eran otra cosa que la ofensiva desatada por la escuadra chilena durante la quincena contra los puertos y caletas peruanas desde Mollendo al Sur.

Recién el 19, al publicar *El Comercio* los partes de García y García, Portal y de la Guerra, el pueblo pudo conocer la versión oficial del desarrollo del combate[191], aunque como se ha visto, el 17 Rodolfo del Campo, como corresponsal, había remitido sus comentarios sobre el mismo. Así es que *El Comercio* contaba con información de primera mano.

En su editorial del 30 de abril, *El Comercio* incursionó nuevamente en el campo de la estrategia, comentando que cada cual se creía con derecho a concebir un plan de operaciones, al extremo de convencerse que ello conduciría al país a una serie de triunfos. "Concebir un plan no es peligroso siempre y cuando lo deje para conversar con sus amigos, a no ser que sea la excusa para apoderarse de la prensa, pero más aún si logran insertarlo en el editorial de un diario de mucha circulación y crédito. La propagación de tales planes, que pueden ser considerados de significación política por el enemigo, tienen consecuencias negativas. Por otro lado, las censuras sin razón, contra los directores de la guerra, cuyo prestigio es en el día urgente y patriótico afianzar y robustecer, sirven para dar mayor pie y confianza al enemigo, que se ve alentado con la idea de combatir con fuerzas entre cuyos jefes reinan la división y el descontento". Pedía, pues, el editorialista, más cordura a la prensa y que debería tener en cuenta:

> "Que todo lo que no sea descubrir el entusiasmo que felizmente reina en nuestras poblaciones; cuando no se refiera a la organización de los abundantes elementos de guerra con que contamos; cuando no sea poner en transparencia el poder de que afortunadamente disponemos, es inconveniente publicarlo, porque daña a la Nación"[192].

En la segunda parte del mismo editorial, expresa que se ve obligado a comentar el desborde de alabanzas y elogios de la prensa chilena para el comandante Latorre de la *Magallanes*, concluyendo:

"Nuestros buques iban hacia el Sur, el enemigo hacia el Norte; trabóse el combate frente a Punta Arenas cerca del Loa y terminó frente a Huanillos, esto es, veintitantas millas más al Norte. Si los nuestros hubieran querido evitar el combate, habrían hecho lo que la *Magallanes* hizo en verdad, seguir su rumbo o echarse mar afuera. Otro dato, la *Magallanes* fue alcanzada por una bala de la *Pilcomayo*, que le causó averías en la aleta de babor, esto es a popa, y ya sabemos lo que revelan las heridas por la espalda. La *Magallanes* escapó gracias a la misericordia divina en primer lugar, y el aguante de las calderas de su máquina en segundo. Ya esto es bastante y deben conformarse los quemadores de pueblos inermes, no sea que su jactancia rídicula enoje al capitán Providencia y pierdan su colaboración, sin la cual habrían venido a contar en el Callao los que les pasó el 12 frente al Loa"[193].

La mejor descripción de lo ocurrido en la operación al Sur, apareció en un folleto de veintisiete páginas, titulado *Luz y Sombra*, que presenta *La persecusión de la Magallanes por las corbetas peruanas Unión* y *Pilcomayo el 12 de abril de 1879*, editado en Lima por la Imprenta *El Comercio* el 26 de junio de 1879. Aparte de transcribir los partes oficiales de los cuatro comandantes participantes en la acción: García y García, Portal, de la Guerra y Latorre, incluye un interesante e ilustrativo croquis del combate de Chipana, ya reproducidos. Era una refutación objetiva y veraz del combate, rebatiendo puntos de vista chilenos. Otra noticia del mismo diario comentaba, que en el *Amazonas* de la P.S.N.C., se remitieron a Chile varios ejemplares del folleto citado con la realidad del combate de Chipana[194].

Como se recordará, el mismo día de la llegada al Callao, el 17 de abril, además del parte que se diera a publicidad, Aurelio García y García presentó otro de carácter reservado. Con el correr de los días, *El Comercio* tuvo conocimiento de él, pero no lo comentó hasta que, como dice en su editorial, "puede ya entregarse al dominio público, toda vez que el mal se halla total y permanentemente reparado". El mal al que se refería era el estado de las calderas de la *Unión*, y en consecuencia transcribe los párrafos respectivos.

"He aqui explicado el misterio, dice. La *Unión* que era el más andador de los dos buques peruanos, no pudo dar caza a la corbeta chilena, porque el estado de sus calderas no se lo permitió. Según se vé, la corbeta *Magallanes* no hizo, pues, otra cosa que correr, y no correr como quiera, sino volar, cañoneada por la popa, con cuanta presteza le fue posible. A ello y solo a ello, debió su salvación"[195].

Los demás temas críticos, como la explosión prematura de los proyectiles, la poca velocidad de la *Pilcomayo*, tripulación desentrenada, etc., no tuvieron difusión, debiéndose entender que así fue al consi-

derar el editorialista que el mal total y permanentemente arreglado incluía también esos otros temas.

Una de las críticas expuestas por García y García, fue que "la dotación que tenía esta corbeta, es de tan mal personal", que también hubo de requerir cambio mientras estuviera inactiva en los meses siguientes. El 28 de abril, una resolución fijaba la nueva dotación de oficiales, como sigue[196]:

1er. Comandante	Capitán de navío Nicolás Portal
2do. Comandante	Capitán de corbeta Juan Salaverry
3er. Comandante	Capitán de corbeta graduado Emilio M. Benavides
	Tte. 1° graduado Arnaldo Larrea
	Tte. 1° graduado José Barloque
	Tte. 2° Julio Jiménez
	Tte. 2° graduado Julio E. Benites
	Tte. 2° graduado Juan Manuel Ontaneda
	Tte. 2° graduado Ramón Sánchez Carrión
	Alférez de fragata Federico Matos
	Guardia marina David Flores
	Guardia marina Héctor Harvey
	Guardia marina Enrique Gamero
Contador	Of. 1° C.P. Ezequiel Fernandini
Cirujano	Dr. Pedro Triejo

Días después, el capitán de corbeta Elías Aguirre y el alférez de fragata Pedro Roel de la Mayoría de Órdenes de la escuadra, fueron destinados a la corbeta[197]. Por otro lado, se había dado el caso que el mismo 8 de abril, el Consejo de Ministros había acordado que el capitán de navío Carlos Ferreyros, Prefecto de La Libertad, fuera reemplazado por el coronel Valle Riestra, nombrándosele luego como comandante de la cañonera[198].

Una resolución del 22 de abril estableció la planta de oficiales de la cañonera, como sigue[199]:

1er. Comandante	Capitán de navío Carlos Ferreyros
2do. Comandante	Capitán de corbeta Octavio Freire
	Tte. 1° Teodoro G. Otoya **
	Tte. 1° graduado Carlos La Torre
	Tte. 1° graduado Manuel Cosme de la Haza
	Alférez de fragata Reynaldo Lama
	Guardia marina Benjamín de la Haza
	Aspirante Ernesto Silva Rodríguez
Cirujano de 2a. clase	Dr. Ricardo Pérez
Contador	Oficial 3° C.P. Wenceslao Alvarado

** Con licencia final, por lo que su tiempo de servicios contaba desde la fecha de la resolución llamándolo al servicio.

Días antes de dejar el comando de la *Pilcomayo*, de la Guerra inició un trámite por la reparación de las falúas 1a. y 2a. muy averiadas durante el encuentro con la *Magallanes* por causa de los "disparos que hicieran los cañones de a 40 que giran bajo dichas embarcaciones". También solicitó la reubicación de sus pescantes "a la parte comprendida entre las dos colizas de a 70, adonde no estarían expuestas a ser inutilizadas cada vez que se necesite hacer uso de la artillería de popa". La Comandancia General de Marina dispuso la inspección y confección del presupuesto, el cual elevó el 12 de mayo al Ministerio de Guerra y Marina[200]. A mediados de mayo, de la Guerra fue ascendido a capitán de fragata efectivo[201]. El combate de Chipana había tenido lugar el 12 de abril y aparte de los informes presentados por los protagonistas peruanos, nada se sabía oficialmente del lado chileno, excepto los elogios de la prensa y pueblo a Latorre. El parte de este último, así como de otros dos testigos que en forma particular escribieron reseñas para *El Mercurio* y familiares, fueron reproducidos en las ediciones de los primeros días de mayo en *El Comercio*, sin comentarios. El 13 de abril, Williams Rebolledo había aprobado el informe del comandante Latorre, disponiendo su elevación al Comandante General de Marina[202].

5. *OPERACIONES DE LOS TRANSPORTES EN EL PRIMER TRIMESTRE DE LA GUERRA*

Antes de la declaratoria de guerra de Chile al Perú, el Gobierno estaba plenamente convencido de lo inevitable que ella sería y, asumiendo como real la hipótesis de que Chile avanzaría hacia territorio peruano, decidió incrementar la presencia de tropas del ejército permanente o de línea, en la provincia de Tarapacá para reforzar las ya existentes, pero escasas. Sus batallones fueron desplegados en diversas provincias del territorio patrio y para el reforzamiento decidido, dada la configuración geográfica del territorio, la falta de vías terrestres de comunicación y lo numeroso de los contingentes, el transporte tuvo que efectuarse necesariamente por la vía marítima. Esto no era una novedad, pues se había realizado en circunstancias diversas en los últimos 40 años de la vida republicana usando vapores de bandera extranjera y los transportes de la Armada. A partir del 5 de abril, solo serían estos últimos. Además, había que traer del istmo de Panamá las armas y pertrechos que se estaban y seguirían adquiriéndose en Europa y Estados Unidos.

PRIMERA ETAPA DE LA GUERRA: DISPUTA POR EL CONTROL DEL MAR

En el primer trimestre de la guerra, los transportes cumplieron eficaces y arriesgadas misiones que pusieron en evidencia la capacidad profesional, inteligencia y valentía de sus comandos y dotaciones, en particular del *Chalaco*, *Limeña* y *Oroya*, que cumplieran con más frecuencia misiones al litoral Sur burlando a la escuadra chilena aunque, en su oportunidad, el *Talismán* también tuvo el mismo desempeño.

5.1. TRANSPORTE CHALACO

Dando inicio al despliegue mencionado y cumpliendo las órdenes superiores, este buque al mando del capitán de fragata Manuel Villavisencio, luego de llegar al Callao el miércoles 2 de abril, zarpó el 3 de abril a las 2h 30m a.m. en demanda de Iquique, regresando al Callao el 19 del mismo mes. Diversos partes de Villavisencio, del Prefecto de Tacna y notas del corresponsal embarcado y de otro en Mollendo, dan cuenta minuciosa de las operaciones cumplidas que llevaron al éxito de su misión. En base a estos partes y notas periodísticas[203], pero que contienen algunas discrepancias que se han aclarado, y para hacer más simple y ágil su lectura, es que se ha consolidado los eventos en la relación cronológica que sigue:

DÍA	ACTIVIDAD O HECHO
Jueves 3 de abril	Zarpó a 2h 30m a.m. del Callao para Arica, conduciendo 2 cañones de a 250 lbs. y 2 de a 100 lbs. para fortificar este puerto, junto con sus partes y munición. Estaba sumergido hasta los tambores. Además, los batallones Puno N° 6 y Lima N° 8, regimiento Húsares y una brigada de artillería para Iquique, al mando del general La Cotera. A despedirlo estuvo el Ministro de Guerra y Marina, quien permaneció hasta media hora antes del zarpe.
Sábado 5 de abril	A las 7h 30m p.m., después de 63 horas de navegación sin novedad (a 9.2 nudos promedio), fondeó en Arica, no sin antes experimentar algunas ansiedades sobre la situación reinante. Recibido con entusiasmo por autoridades y gente en botes. El Prefecto de Tacna, coronel Carlos Zapata, le comunicó el estado de guerra con Chile a partir de este día, bloqueo de Iquique y anuncio de bombardeo para el 6. Se decidió desembarcar división La Cotera esa misma noche. Zarpó al Oeste para evitar sorpresa nocturna.

Domingo 6 de abril	Regresó a Arica temprano. Armado de cabria con la ayuda de playeros y lancheros. Se descargaron 2 cañones de a 100 y pertrechos. Prefectura recibió telegrama del Supremo Gobierno sobre posibilidad y seguridad para desembarcar en Pisagua. Villavisencio contestó afirmativamente y organizó viaje. A mediodía se avistó buque de guerra. *Chalaco* zarpó para reconocerlo, resultando ser la corbeta de guerra inglesa *Turquesa*. Regresó al fondeadero. Embarcó al general La Cotera, batallón Puno N° 6 y media batería (2 piezas) para transporte a Pisagua. A 11h p.m. telegrama de Iquique informó salida al Norte de dos buques chilenos. Villavisencio estimó que era un patrullaje e insistió en el viaje, pues confiaba en su velocidad y avistamiento oportuno para evadirlos.
Lunes 7 de abril	A eso de las 3h a.m. zarpó para Pisagua, donde fondeó a 9h a.m., navegando a 11.5 nudos. Con la ayuda de autoridades y población, desembarcó tropas y piezas de artillería en 40 minutos, y zarpó de inmediato para Arica, donde fondeó a 4h 30m p.m. Descargó un cañón de a 250. Prefecto de Tarapacá avisó por telégrafo éxito de la operación. En la noche zarpó al Oeste para evitar sorpresas.
Martes 8 de abril	Regresó a Arica. Terminó la descarga de un segundo cañón de 250 para la plaza. En la noche zarpó al Oeste como precaución.
Miércoles 9 de abril	Regresó en la mañana a Arica. Telegrama del Supremo Gobierno ordenó proceder a Mollendo. En la tarde zarpó para este puerto. La misión inicial estaba cumplida.
Jueves 10 de abril	En la madrugada recaló en Pacocha en donde permaneció todo el día, embarcando 41 toneladas de carbón y agua.
Viernes 11 de abril	A primera hora zarpó para Mollendo, donde fondeó a las 6h a.m. Inició embarque de división al mando del Prefecto de Arequipa coronel José A. Bezada, compuesta de 1,000 hombres de guardia civil de Arequipa, para Pisagua. Zarpó para Arica en la noche.

Sábado 12 de abril	En la mañana fondeó en Arica. En la tarde embarcó batallón Lima Nº 8 y media batería para Pisagua. En total condujo 1600 hombres.
Domingo 13 de abril	A 0h 30m a.m. zarpó para Pisagua. Navegó hacia el Oeste inicialmente y después enrumbó a su destino. A 6h 30m a.m. avistó un vapor a 5 millas, muy cerca de la costa al Sur de Camarones. Al acercarse para reconocerlo, resultó ser blindado chileno. Villavisencio cambió rumbo al Nor-Oeste y aumentó velocidad para evadirlo. Blindado inició persecución, que duró 3 horas, hasta que se pierde en el horizonte. Según Villavisencio navegó a 12 nudos y el blindado a 10 nudos. A 11h a.m. fondeó en Arica y desembarcó rápidamente toda la tropa.
Lunes 14 de abril	Permaneció en Arica. En la noche zarpó para alta mar.
Martes 15 de abril	Regresó a Arica. Nuevamente embarcó la división, más los generales J. Buendía, R. Bustamante, y jefes y oficiales del E. M. A las 10h a.m. zarpó para Pisagua, donde fondeó a las 5h p.m. navegando sin novedad a 9.5 nudos. Desembarcó fuerza, carga y artículos de guerra. Recibió 18 toneladas de carbón. A las 11h p.m. zarpó para Arica.
Miércoles 16 de abril	A 7h 30m a.m. fondeó en Arica sin novedad. A las 9h 30m p.m. por orden del Prefecto de Tacna, Dávila, zarpó de Arica para el Callao. Prefecto telegrafía a Lima desembarco de Buendía y regreso del transporte a Arica.
Jueves 19 de abril	Villavisencio fondeó con el *Chalaco* en Callao a 7h 30m a.m., después de 58 horas de navegación, sin novedad. Velocidad media 10.1 nudos. Remitió parte, Estado General de Entrada y pedidos.

En su parte del 11 de abril en Mollendo, Villavisencio manifestaba que entre el 3 y 11 de abril en el periplo Callao-Arica-Pisagua-Arica-Mollendo, "la máquina ha estado encendida". En buena cuenta, significaba que las calderas estuvieron encendidas todos esos días y las máquinas funcionando o calientes. Es decir, que buque y máquina se conservaron en perfecto estado para continuar su comisión. En varias

oportunidades, para evitar cualquier sorpresa, salió de Arica por la noche y permaneció en alta mar, regresando en la mañana.

En su otro parte, fechado en Callao el 19, que comprende la comisión Mollendo-Arica-Pisagua-Arica-Callao, incluyó el Estado General de Entrada y por separado dijo, "remitirá los pedidos que sean necesarios e indicaré las necesidades del buque". Por otro lado, el Prefecto de Tacna, al elevar su informe al Ministro de Guerra y Marina con fecha 16 de abril, recomendó a la consideración del Supremo Gobierno "los importantes servicios que en esta ocasión ha prestado el comandante Villavisencio, habiendo dado pruebas bastantes de ser un jefe valiente, hábil y experimentado marino".

Igualmente, el corresponsal embarcado en el *Chalaco* durante los días 3-11 de abril, reseñó con fecha 11, que en los pueblos del Sur había gran entusiasmo; en Tacna, Arica y Pisagua se organizaron guardias nacionales. En Tacna se esperaba la pronta llegada de Daza con 4,000 hombres y ametralladoras. En Arica se trabajaba activamente para colocar los cañones y que en ese momento (11 de abril) los dos de a 100 libras ya estaban en el morro y que en tres días más estarían montados y listos, realizándose los trabajos bajo la dirección del coronel Panizo.

Así, pues, en pleno bloqueo de Iquique por la escuadra chilena, punto situado apenas a 38 millas de Pisagua, Villavisencio burló el bloqueo del litoral en dos oportunidades desembarcando tropas, artillería y pertrechos, y en un tercer intento eludió la caza de un blindado chileno cuando transportaba nada menos que 1600 soldados y altos jefes y oficiales. Por supuesto que a nadie se le hubiera ocurrido que el *Chalaco* se enfrentara al *Blanco Encalada*, o que éste fugara del transporte. ¡Bravo por Villavisencio y su tripulación! que demostraron arrojo y serenidad. Recibió elogios de los diarios de la capital y locales[204].

El 19 de abril el Comandante General de Marina elevó el parte de Villavisencio al Ministro de Guerra y Marina y éste, en su proveído del 25, manifestó que:

> "Visto el parte pasado por el comandante del transporte *Chalaco*, en el que dá cuenta del resultado de la comisión que desempeñó en el Sur del litoral, y el del Prefecto del Departamento de Tacna, relativo a manifestar las comisiones desempeñadas por dicho Comandante, durante el tiempo que permaneció a sus órdenes, en el que recomienda altamente la puntualidad y tino con que han sido llevadas a cabo; y siendo constantes al Gobierno, la habilidad y el valor con que el mencionado Comandante, capitán de fragata don Manuel A. Villavisencio, ha llenado su misión al frente del enemigo, confiéresele el grado de capitán de navío de

LA DISPUTA POR EL CONTROL DEL MAR DURANTE ABRIL 1879

73° 72° 71° 70° 69° W

17° S 18° 19° 20° 21° S

2-15 abril
Chalaco / Callao - Arica - Pisagua - Arica - Pacocha - Mollendo - Arica - Callao

Talismán / Callao - Arica - Mollendo - Callao
10 - 15 abril

Mollendo

Ilo / Pacocha

Morro de Sama

TACNA

Arica

Vitor

Pta. Madrid

Pisagua

Mejillones del Perú

IQUIQUE

Pta. Grueso

Ba. Patillos

Pabellón de Pica

Pta. Lobos

Huanillos del Perú

Pta. Chipana

R. Loa

En esta zona se desarrolla el 12 de abril entre 11h. 30m - 2h pm. el combate llamado de Chipana

Nº 2 - División *Cochrane-Magallanes* del 15 al 21 abril 1879

Inicia viaje a Mollendo el 15 en la mañana, llegando a 7h30m a.m. del 17. Surtos en el puerto 5 buques. Población rechaza con fuego de fusilería acciones de botes chilenos, que genera el bombardeo del *Cochrane* por 20 minutos tras disparar 11 tiros. Notifica por escrito el bloqueo. El 18 a las 4h p.m. apresan dos barcas nicaragüenses con carbón y víveres, como contrabando de guerra.
La primera es hundida en la noche de un espolonazo. La otra es despachada a Valparaíso. El 19 a 4h40m a.m. la intecerceptan otra vez al tratar de romper el bloqueo de Mollendo, siendo hundida a cañonazos. Prosigue hacia Arica, donde recala el 20 a 5h30m p.m. A pesar de ponerse a tiro de cañón del Morro, no fue atacada y el 21 prosigue al Sur, entrando a Pisagua a 8h30m a.m., en donde apresa buque inglés con carbón, que remolcan a Iquique, adonde llegan el 21.

Comisión del transporte *Talismán* (10-15 abril)

En la tarde del 10, al mando del comandante Sánchez, zarpa del Callao para Arica conduciendo al contralmirante L. Montero, Comandante General de las Baterías del Sur y plaza de Arica, con su Estado Mayor conjunto, artillería de grueso calibre y otros pertrechos de guerra. El 13 a las 2h p.m. fondea en Arica, desembarca personal y material.
A las 8h p.m. zarpa para el Callao adonde llega el 15 a 4h30m p.m. previa escala en Mollendo. Misión cumplida sin novedad, con precisión y eficacia, sin interferencia del enemigo.

Comisión del transporte *Chalaco* (2-15 abril)

Al mando del comandante Villavisencio, zarpa del Callao el 2 a las 2h p.m. para el Sur. Conduce División la Cotera, 2 cañones de 250, 2 de 100 para fortificar Arica, pertrechos de guerra y armamento.
En la noche del 5, fondea en Arica. Recibe noticia del estado de guerra y presencia escuadra chilena en Iquique. Desembarca División La Cotera en la noche. El 6 descarga artillería de 100 y demás. En la noche se hace a la mar y regresa el 7, armando cabria para descarga de cañones de 250. En la noche reembarca efectivos La Colera. Zarpa a medianoche para Pisagua, donde arriba el 8 a las 8h. a.m. Desembarca tropa y material en una hora y regresa a Arica, donde fondea a 4h30m p.m. Descarga un cañón de 250. En la noche se hace a la mar y regresa el 9, descarga otro de 250 y municiones. En la noche zarpa y recala en Pacocha, donde permanece todo el 10 en faena de carbón y agua. El 11 en la mañana zarpa para Mollendo. Embarca División Bezada con destino Arica, donde llega el 13. Luego procede al Callao.
La misión ha sido cumplida sin novedad, con precisión, eficiencia y sin interferencias del enemigo, que estaba a tres horas.

Nº 3 - Operaciones chilenas del 24 de abril 1º de mayo de 1879

A las 12 de la noche del 28 zarpan de Iquique para Pisagua y Mejillones del Perú, *Cochrane* y *O'Higgins*. El 29 a 7h a.m. recalan en el primero y al no encontrar oposición destruyen 44 lanch as entre 12h40m y 2h20m p.m. El 30 a 10h a.m. zarpan para Mejillones, adonde arriban a 11h30m a.m. y luego de un reconocimiento inician destrucción de lanchas, y al ser rechaza-dos inician bombardeo e incendio del caserío en Iquique a 10h p.m. del 30. En la noche del 28 de abril zarpan de Iquique para Mollendo *Blanco* y *Magallanes*, con el fin de interceder transportes peruanos que conduzcan tropas, víveres o elementos de guerra al Sur. Regresan el 1º de mayo a 8h p.m. sin logros. Durante la ausencia *Esmeralda* mantuvo el bloqueo de Iquique.
En esta fecha arriba el *Matías Cousiño* con carbón y víveres. También logran cortar el cable submarino en Iquique.

5 abril 1879 – Inicio del bloqueo de Iquique

La escuadra chilena se presenta en Iquique. Notifica al Prefecto y al Cuerpo Consular, el inicio del bloqueo efectivo del puerto.
Da plazo de 10 días a los buques extranjeros para dejar el puerto.
El Prefecto aún no tenía noticia oficial del estado de guerra. Iquique no estaba fortificado.

Nº 1 - *División Blanco-Chacabuco-O'Higgins-Magallanes* del 15-18 abril

De Iquique zarpa el almirante Williams con la división para hostigar puertos peruanos. Bloqueo de Iquique lo mantiene *Esmeralda*. En navegación al Sur se reúne con *Cochrane* que conformando otra división con *Magallanes*, es enviada a hostigar Mollendo y otros puertos. Blanco y las corbetas fondean a 9h a.m. en Pabellón de Pica. Buques en puerto son notificados a retirarse. Destruyen elementos de carguío de guano, 21 lanchas y un vaporcito hundidos. Luego de navegación nocturna, fondean en Huanillos al amanecer del 16. Destruyen elementos de carguío de guano y hunden 65 lanchas. En la noche zarpan para Iquique, arribando el 17 en la mañana.
El 18 *Blanco* y *Chacabuco* proceden a Pisagua para repetir operación. En primer intento botes chilenos son rechazados por fuego de fusilería desde tierra. Bombardeo provoca incendios en la población. En un segundo intento se repite el rechazo y el bombardeo. Después de 4 horas de combate se repliegan a Iquique, adonde fondean a 5 h p.m. del mismo día.

Expedición *Unión* y *Pilcomayo* (8-14 abril)

El 8 de abril, en la madrugada, zarpa del Callao la División Naval al mando del capitán de navío A. García y García. El capitán de navío N. Portal comanda la corbeta y el capitán de fragata A. de la Guerra la cañonera.
Su misión en el Sur es hostigar las comunicaciones marítimas chilenas.
El 12, luego de llegar a las cercanías del río Loa, regresan al Norte a Huanillos, para obtener información. Zarpan a las 7h a.m. rumbo al Sur y frente a bahía Chipana avistan vapor que reconocido, resulta ser la *Magallanes*, que navega rumbo Norte. Se inicia intercepción para entablar combate, pero deviene en una caza del buque chileno, por su mayor andar. A 11h30m a.m. la *Pilcomayo* abre fuego, pero pierde distancia. Combate continúa con la *Unión* hasta las 2h p.m. que ambos buques suspenden los fuegos por estar fuera de alcance. A esa hora se encontraban a la altura de Pabellón de Pica, unas 40 millas al Sur de Iquique. División peruana sigue al norte. La *Unión* recala el 13 en Arica, reuniéndose el 14 con la cañonera en Ilo, de donde prosiguen al Callao, arribando el 14. Fue una demostración naval de iniciativa estratégica.

Nv. Nm.

Variación magnética 11°E

O E S

Escala aprox. 1: 2´ 000 000

PROYECCION MERCATOR

0 10 20 30 40 50 60 70 80

MILLAS NAUTICAS

la Armada, como una prueba del reconocimiento que la Nación hace de sus méritos y aptitudes. En consecuencia, expídanse los despachos respectivos; regístrese y comuníquese. Fdo. *DEL SOLAR*"[205].

Además del ascenso, que era un reconocimiento del gobierno, recibió del Alcalde del Concejo Provincial del Callao Roque Unzueta, una espada y un cronómetro, expresándose como sigue:

"Que en esta manifestación modesta por lo que es en sí, pero elevada y significativa por lo que es digno y patriótico el móvil que la inspira, retemple aún más, si ello es posible, vuestro esforzado corazón; que esta espada os sirva para cortar nuevos lauros que depositar en los altares de la patria; y en fin, que este reloj os señale siempre que ha llegado la hora de castigar a los osados que al ofender al Perú, olvidaron en su demencia que era un pueblo capaz de las acciones más heroicas; he ahí señor comandante los deseos del Callao, en cuyo nombre y en el doble carácter de Diputado al Congreso y Alcalde de su Concejo Provincial, tengo la grata satisfacción de dirigiros la palabra.

Señores, a nombre del Callao, que con su conducta traduce en estos instantes el sentir de la República, un HURRA al valeroso comandante del *Chalaco* y a su digna y resuelta oficialidad"[206].

El 17 de abril, antes de que el *Chalaco* regresara al Callao de su comisión al Sur, el Comandante General de Marina había informado al Director de Marina en respuesta a una pregunta de fecha 12, que este transporte había requerido de obras menores y tenía montado 2 cañones Parrot de a 40 libras y que, en general, todos los transportes tenían la tripulación necesaria para su servicio, habiendo embarcado el carbón que podían contener sus carboneras para las exigencias del servicio[207].

Una resolución del 7 de mayo, asignó al *Chalaco* la dotación de oficiales a la que posteriormente se incorporó el aspirante Oswaldo Lama, que lo fuera de la fragata.

A fin de comparar la evolución de las dotaciones del vapor, se ofrece el cuadro siguiente[208] (página 462).

Como en los otros buques, en la planta había 25 de apellido anglo-sajón, es decir, un 25% de la gente de mar y maquinistas y, por supuesto, predominaban en la planta de ingeniería en número de 23.

La dotación de oficiales que zarpó el 15 de mayo del Callao, formando el convoy que viajaba a Arica, estaba constituida por:

1er. Comandante	Capitán de navío Manuel A. Villavisencio
2do. Comandante	Capitán de corbeta Arístides S. Aljovín
3er. Comandante	Capitán de corbeta Darío Corral Gutiérrez
	Tte.1°. Enrique Carreño**
	Tte.1° graduado Belisario Cruzat
	Tte.2° Ismael Meza

Listas de revista del vapor Chalaco - *1879*

DOTACIÓN	Presupuesto	Enero 15	Abril 11	Mayo 14
OFICIALES DE GUERRA				
1er. Comandante	1	1	1	1
2do. Comandante	1	---	---	1
3er. Comandante	---	---	---	1
Teniente 1ro.	1	3	2	2
Teniente 2do.	2	3	3	4
Alférez de fragata	2	---	---	1
Guardia marinas	---	---	---	1
Aspirantes de Marina	---	---	---	7
Sub-Total	7	7	6	18
OFICIALES MAYORES				
Contador	1	1	1	1
Cirujano	1	1	1	1
Sub-Total	2	2	2	2
GUARNICIÓN				
Capitán	---	1	---	---
Teniente	1	---	1	---
Sub-Teniente	---	---	---	1
Clases y soldados	17	12	12	11
Sub-Total	18	13	13	12
MAQUINISTAS				
1er Maquinista	1	1	1	1
2do Maquinista	1	1	1	1
3er Maquinista	1	1	1	1
4to Maquinista	1	2	1	2
Sub-Total	4	5	4	5
TRIPULACIÓN				
Oficiales de mar	13	13	14	15
Artilleros de preferencia	8	7	9	8
Artilleros ordinarios	10	5	2	4
Marineros	10	8	12	10
Grumetes	12	9	12	23
Cabo de fogoneros	4	4	4	4
Fogoneros	13	14	13	13
Carboneros	10	7	9	6
Sub-Total	80	67	75	83
TOTAL (de capitán a paje)	111	94	100	120

	Tte.2° José Félix Urrutia
	Tte.2° José Benito Pitot
	Tte.2° graduado Decio E. Oyague
	Alférez de fragata Reynaldo de la Lama
	Sub-teniente de infantería Maximiliano Pitot
	Guardia marina Pedro A. Carreño
	Aspirante de Marina Ricardo Cavenecia
	Aspirante de Marina César A. Romero
	Aspirante de Marina José A. Huguet
	Aspirante de Marina Ernesto Sánchez Lagomarsino
	Aspirante de Marina Eleazar Portal
	Aspirante de Marina Enrique Chávez
	Aspirante de Marina José J. Arbulú
Contador	Of. 1° C.P. Pedro Herrada
Cirujano de 1a. clase	Dr. Joaquín Diez Canseco (contratado)
1er. Maquinista	Benjamin Botsford
2do. Maquinista	John Randal
3er. Maquinista	John Driscoll
3er. Maquinista	Santiago Fulton
4to. Maquinista	Domingo Quiroga

** Con licencia final, por lo que su tiempo de servicios se contaba desde la fecha de la resolución que lo llamaba al servicio. Notas similares aparecen en relaciones de otros buques.

En el mismo día de su arribo del Sur, 19 de abril, el *Chalaco* zarpó para Pimentel, en donde fondeó el 21. De inmediato inició el embarque de 1,000 toneladas españolas de carbón de piedra inglés más 24 toneladas de leña para uso del buque. Como el régimen de carga fuese de unas 150 toneladas diarias, la operación terminó el 28. En ese día se embarcaron para Callao, las fuerzas de caballería e infantería siguientes:

Personal	Regimiento Húsares de Junín N° 1	Batallón Gendarmes de Lima
Jefe	1	1
Oficiales	4	6
Soldados	76	50
Cantineras	15	10
Total	96	67

Además 18 pasajeros y 2 presos rematados, lo cual arroja un pasaje total de 183 personas.

El *Chalaco* zarpó para Callao a la 1h 30m p.m. del 28, donde fondeó el 1° de mayo a 10h 15m a.m. previa breve recalada en Ancón.

Durante el viaje, Villavisencio usó en prueba dicho carbón, con resultados insatisfactorios al no poder levantar la presión adecuada en calderas, limitando la velocidad a 6.5 nudos en promedio.

Durante la estadía en Pimentel y con la colaboración del Superintendente del ferrocarril de Eten, quien proporcionó dos operarios, se realizaron algunas pequeñas reparaciones en la máquina[209]. *El Comercio* consignaba que este carbón era "un valioso donativo de guerra que hace un estimable joven que, si bien ha nacido en Italia, hizo aquí sus primeros amigos y sus mejores recuerdos: uno de los señores Dall'Orso. Tambien decía que además del personal arriba citado, condujo 60 caballos[210].

Días después zarparía del Callao para el Sur, integrando el convoy en que viajaba el Presidente Prado. Al regresar al Callao el 31 de mayo, desembarcó 23 hombres de la que había sido guarnición de la fragata[211].

Su participación en este viaje, a partir del 20 de mayo en que llega a Arica con el convoy, revela que cumplió varias comisiones en el Sur, cuya secuencia cronológica se ha consolidado en base a los partes de Villavisencio del 24 al Director General de Guerra, del 31 de mayo al Mayor de Órdenes del Departamento, del 25 de mayo del Director General de la Guerra, general Prado al Ministro de Guerra y Marina, y de los corresponsales de *El Comercio* a bordo F.D.C. y en Arica F.R.[212], que después de algunas verificaciones se han sintetizado como sigue.

DÍA	ACONTECIMIENTO O HECHO
Martes 20 de mayo	A 3h p.m. fondeó en Arica con el convoy. Descargó carbón, parte del cargamento que llevaba, personal, e inició entrega carbón al *Huáscar* e *Independencia*. En la noche zarpó al Oeste como prevención.
Miércoles 21 de mayo	Regresó a Arica. Órdenes verbales de Prado para viaje a Pisagua. Recibió del *Oroya* parque de guerra y otros artículos. En la noche zarpó para Pisagua.
Jueves 22 de mayo	Al amanecer avistó frente a la quebrada de Camarones, buque de guerra sospechoso, que lo persigue y que identificado resultó ser el *Huáscar*. Luego fondearon en Pisagua alrededor de las 9h am. Después de dejar comunicaciones de Prado y al-

	gunos pasajeros; zarpó con el monitor para Iquique, donde fondeó a eso de las 4h pm., procediendo a la descarga de la Brigada de Artillería, todo el parque de campaña y víveres. Entregó carbón al *Huáscar*. En la noche zarpó para el Oeste. Por otro lado, Prado recibió de dos botes de Pisagua: uno que traía en la mañana noticia del hundimiento de la *Esmeralda*, y persecución de la *Covadonga*. Otro, a las 9h p.m. trajo noticia de Iquique sobre la pérdida de la *Independencia*.
Viernes 23 de mayo	Durante la mañana se reunió con el *Huáscar* procediendo a Iquique, donde fondearon entre 12 m. y 4h pm. Inició entrega de carbón al monitor, faena que terminó de noche. A 9h pm. zarpó a reconocer luz avistada, que resultó ser el vapor del Norte. Regresó al fondeadero. Después de cambiar comunicaciones con Grau, Villavisencio zarpó a las 12 de la noche para Arica, llevando el parte de Grau y al personal de la fragata, según órdenes de Grau.
Sábado 24 de mayo	Fondeó en Arica a las 11h 30m a.m., donde no era esperado, pues se estimaba que de Iquique procedería al Callao. Velocidad 12.5 promedio. Desembarcó todo el personal de la fragata y remitió relación y parte del viaje y lo que había dejado en Iquique. Quedó a la espera de órdenes. El Director de la Guerra, general Prado, se embarcó para Iquique vía Pisagua. Antes de zarpar remitió a Lima al Ministro Mendiburu los partes de Grau y Villavisencio, de fecha 24. Embarcó además, escolta de Daza compuesta de 100 jóvenes bolivianos bien armados, cedida a Prado para que lo acompañe durante la campaña. A las 9h p.m. zarpó para el Sur.
Domingo 25 de mayo	Arribó a Pisagua a 6h a.m. Desembarcó al batallón boliviano Victoria de 500 plazas. Prosiguió a Iquique donde fondeó a 4h 30m p.m. Desembarcó al entusiasta regimiento escolta Antofagasta. Prado también desembarcó, y dice que regresará por tierra a Arica en 8 días. Ordena descargar 13,000 raciones de armada que traía del Callao, así como artículos de guerra embarcados en Arica. Terminó la misión.

	El Director de la Guerra autorizó a Villavisencio a recorrer parte de la costa Sur hasta Cobija; apresar cualquier buque enemigo y tratar de reunirse con el *Huáscar* para trasmitirle noticias del Supremo Gobierno recibidas por telegrama el 22, sobre la escuadra chilena, regresando al Callao al término de la misión. A las 5h p.m., después que Prado desembarcó, zarpó al Sur.
Lunes 26 de mayo	En la mañana avistó vapor mercante o transporte sin bandera, rumbo al Norte. No lo pudo interceptar tanto por la distancia como por la mala calidad del combustible que le quedaba en carboneras. A 2h 30m p.m. arribó a Tocopilla, ordenó zafarrancho de combate y afianzó el pabellón con un cañonazo en blanco. De los 4 buques mercantes surtos en el puerto, 3 izaron el inglés y 1 el chileno. Hecha la visita y registro de los tres, resultaron neutrales. El cuarto tenía como carga pasto seco, cebada y azufre. Su capitán manifestó tener sus papeles en tierra, pero declaró ser chileno, solo estaba él y dos más, pasando todos al *Chalaco*. El resto estaba en tierra. Era la barca a vela *Anita*. Se le hizo buena presa, y se izó el pabellón peruano. En la noche, visto lo malo del carbón, Villavisencio decidió no seguir al Sur y zarpó a las 7h p.m. para Callao, llevando a remolque a la barca, con una pequeña dotación.
Jueves 29 de mayo	A la altura de punta de Pescadores, largó remolque, y la barca quedó con dotación de presa a cargo del teniente Oyague, alférez Lama, dos guardia marinas y 10 marineros para navegar a vela. Llegó al Callao el 5 de junio.
Viernes 30 de mayo	*Chalaco* fondeó a las 4h p.m. en Pisco, para recabar información. A 6h p.m. zarpó para el Callao.
Sábado 31 de mayo	Fondeó en Callao a las 10h a.m. velocidad promedio 7.8 nudos, recalando antes en Ancón. Remitió Estado General del buque de Entrada.

Por separado, Villavisencio remitió necesidades a fin de que fueran atendidas y quedar listo para otra comisión.

El *Chalaco* no permaneció en el Callao por mucho tiempo. En efecto, el 6 de junio ante una orden del Ministro de Guerra y Marina

para que zarpara esa misma noche o al día siguiente a desempeñar una comisión importante, el Comandante General de Marina, quien ya había manifestado por telégrafo los inconvenientes para su cumplimiento, ofició al ministro que el transporte estaba en plena faena de carbón, que embarcaba a un régimen de 50 toneladas por día y visto que necesitaba 840 toneladas para cuatro semanas de operaciones, habría que esperar un mínimo de 12 días. Sin embargo, solicitaba de la Haza al ministro, que a las órdenes que ya había impartido al respecto, dispusiera que el Prefecto del Callao designara la tropa necesaria del batallón Callao No.4 para contribuir al alistamiento del transporte[213]. Así, cumpliendo órdenes de de la Haza, el Comandante General de la División Naval N° 3 envió el 8 de junio al *Chalaco*, 80 hombres de la división para trabajar en su alistamiento. Tambien informó que zarpó el 9 a las 0h 30m de la noche y que fondeó en Callao de regreso, el 27 de junio a 1h 30m a.m.[214]

La comisión, muy importante, era nada menos que traer de Panamá un lote de armamento. A ese fin, Villavisencio zarpó el 9 de junio para dicho puerto, arribando el 14. Condujo un corresponsal de *El Comercio* y como pasajero muy especial, al doctor José Antonio Miró Quesada, director de dicho diario quien, según relata el corresponsal, estaba comisionado "para conseguir por cualquier medio, embarcar y despachar los cajones que existían en ese puerto, y que se dice contienen útiles de guerra".

El *Chalaco* salió de Panamá el 20 con su carga, recalando por un par de horas en Huacho, según instrucciones recibidas en el día de su salida del Callao, y desde ese puerto envió telegrama adelantando el éxito del viaje y la llegada al día siguiente. El 27 de junio el Comandante General de Marina informó al Director de Marina que en este día a las 2h a.m. había fondeado el *Chalaco* e incluyó el parte del Comandante, el Estado General, la relación de carga conducida y otros (no ubicados), "todo lo cual demuestra, dice, la manera tan satisfactoria como ha sido cumplida la misión".

El 30 el Ministro de Guerra y Marina aprobó el parte de viaje, y conforme lo solicitase Villavisencio, dispuso que se continúe con el mejor empeño los trabajos pendientes, montándosele la artillería dispuesta, pues debía salir otra vez en comisión[215].

El Corresponsal confirmó las fechas anotadas, pero agregó que en el viaje de regreso, a la altura de Cabo Blanco, se cruzó con el *Talismán*. La nota periodística mencionaba que en Panamá embarcó 757 cajas de maquinaria y otras herramientas para agricultura[216], que fuera

el medio ideado por la casa Grace para hacer los envíos de armas. La comisión, que duró 18 días, fue realizada con éxito y en realidad transportó 6,000 rifles y 1 millón de tiros, de lo cual fueron informados La Puerta y Prado.

Aurelio Miró Quesada Sosa relata que José Antonio Miró Quesada, cuya familia conservaba estrechas relaciones en el istmo, fue requerido por el Presidente del Consejo de Ministros general Manuel de Mendiburu, para interceder ante las autoridades panameñas y contrarrestar las gestiones chilenas que interfiriesen con el transbordo de armas[217]. Una de esas relaciones era, precisamente, el Presidente del Estado de Panamá, José Ricardo Casorla. Coincidentemente, don José Antonio era buen amigo del comandante Villavisencio. Durante el viaje, sin embargo, ocurrió un golpe de estado encabezado por el general don Rafael Aizpuru, que puso en prisión a Casorla, encargando del poder en Panamá a Gerardo Ortega, poco simpatizante del Perú, como relata el corresponsal. Así, pues, cuando el *Chalaco* llegó a Panamá, la situación había cambiado y era nada auspiciosa a la causa peruana. Pero don José Antonio viajó a Colón a entrevistarse con el Superintendente del ferrocarril, un tal Moxly y, nuevamente ocurrió lo inesperado. Otro golpe de estado obliga a capitular al general Aizpuru. Ortega, sin embargo, conservó el poder pero Casorla recuperó su libertad e influencia y ofreció su apoyo a don José Antonio. El 18 en la noche se descargaron en Colón los bultos con maquinaria agrícola, el 19 viajaron por ferrocarril a Panamá, se embarcaron en el *Chalaco*, que zarpó el 20 para Callao, todo en menos de tres días. Miró Quesada, sin embargo, permaneció en Panamá, pues su presencia era imprescindible para allanar futuros trasbordos de "maquinarias e implementos agrícolas", para lo cual ya estaba en viaje el *Talismán*. *La Estrella de Panamá* del 21 de junio consignaba que el *Chalaco* había zarpado en la noche del 19 con armas y municiones, bajo protesta del cónsul de Chile.

Uno de los proveedores de armas era W.R. Grace, quien a fuerza de trabajo y visión empresarial desde que llegara al Perú en la década de 1850, había adquirido un gran prestigio internacional. En el Callao tenía una oficina a cargo de su hermano Michael, pero en Nueva York estaba W.R. Grace & Co. bajo su dirección y, en esa condición, había apoyado al Gobierno del Perú diez años antes en la compra, contratación de tripulaciones y remolcadores, para el viaje de los monitores al Perú. Socio de William era Charles Flint. Sucedía, sin embargo, que en abril de 1879 Flint ya tenía tres años como Cónsul de Chile en Nueva York y además tenía la administración de la Legación

cuando se ausentaba el Encargado de Negocios. Así, pues, dice Lawrence Clayton[218], cuando comienza la guerra, Flint estaba en ambos lados. Pero su lealtad a William pesó más.

Al solicitar el Gobierno peruano el apoyo de Grace para obtener armas y municiones, Flint cablegrafió su renuncia a Santiago, como Cónsul. En el intervalo de entregar el consulado al chileno designado e iniciar su ayuda a William, hubo un empleado de la compañía telegráfica que, por una suma, daría a conocer al Cónsul de Chile (Flint) lo que un tal Charles R. Flint (él mismo) estaba haciendo para suministrar armas al Perú.

Ante los pedidos de Michael Grace por pertrechos de guerra para el Perú, Flint actuó rápidamente y compró rifles y municiones. El problema, sin embargo, era cómo pasarlos por el istmo de Panamá para su transporte al Perú. En sus investigaciones Flint encontró que Colombia sería neutral, pero no muy obcecadamente. Para no violar las sensibilidades de Colombia, había que encontrar una manera de disfrazar el envío. Por lo pronto había que enviar 10 torpedos automóvil guiados Pratt and Wihtney[219], tipo de torpedo que no figuraba en archivo alguno peruano. Flint descubrió que una o dos capas de hule con un torpedo dentro, pesaban casi lo mismo que un bulto común lleno de hule. Asi, pues, como el Perú estaba comprando justamente en esos días un lote de hule, pronto los 10 torpedos viajaron al Perú cómodamente incluidos en el centro de 10 cajas de hule y embarcados junto con muchos otros cajones de lo mismo pero sin torpedos. Se despachó también miles de rifles con la etiqueta de "maquinaria agrícola", en tanto que la munición iba en barriles de manteca. La "maquinaria agrícola" que trajo el *Chalaco* fueron precisamente los 6,000 rifles y el millón de tiros que se mencionaron anteriormente. No hay límite para la imaginación de los traficantes de armas.

En el transcurso de junio fueron nombrados al *Chalaco* el alumno Oswaldo Lama que fuera de la *Independencia*, y el alférez de fragata Juan Francisco Balta[220].

En el 1er. trimestre, el *Chalaco* cumplió exitosas misiones como sigue: 3-19 abril al litoral Sur; 19 de abril a 1° de mayo al litoral Norte; 16-31 de mayo al litoral Sur; y del 9-27 junio a Panamá. Es decir el 70% del tiempo, o sean 63 días sin problemas en máquinas ni calderas. Este era el buque, construido en 1863, que en 1873 en el Gobierno de Pardo cambió calderas, pero que en la sesión del Consejo de Ministros del 2 de abril de 1877, se le calificara como "inservible". Decidida que fuera su reparación, Grau pudo consignar en su *Memoria* de enero de 1878, que en mayo de 1877 se le había cambiado la

totalidad de los tubos de las calderas, parchadas las partes quemadas de las hornillas y recorridas todas sus partes. En las máquinas, también, se hicieron algunas reparaciones. Grau estimaba, que a mediados de abril de 1878, 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, y estando el casco del buque en perfectas condiciones marineras, muy pronto tendrá la Escuadra un transporte que prestará por mucho tiempo importantes y activos servicios en cualquier comisión"[221].

Meses después, el Ministro de Guerra y Marina, general Pedro Bustamante, en su *Memoria* del 28 de julio de 1878, expresaba que los transportes *Chalaco* y *Talismán* se encontraban expeditos y en buen estado de servicio, mediante las reparaciones hechas en sus máquinas y calderas. En el primero se había efectuado una obra de envergadura en uno de los cilindros de alta presión que estaba casi perdido, y el retubado total de sus calderas. Lo calificaba "excelente transporte". Además, en el Cuadro N° 23 de la *Memoria*, consignaba que sus calderas en muy buen estado, permitían un andar de 12-14 nudos[222]. ¿Bustamante y Grau se equivocaron o fueron muy optimistas en sus apreciaciones? La respuesta es no. El *Chalaco* había cumplido una comisión en el litoral Norte que duró del 11 de enero al 14 de marzo, sin novedad alguna en su planta de ingeniería. Las cumplidas en los primeros cien días de la guerra, como se reseña, ratifican lo correcto de esa apreciación.

El 30 de junio entró al dique para limpieza y pintado de fondos y recorrido de válvulas de mar[223]. No bien ingresó al dique, ya el Gobierno estaba planificando otra comisión para el buque. Es, por eso, que el 1° de julio el Comandante General de Marina hacía notar al Ministro de Guerra y Marina que su estadía en dique terminaría el 2, luego que se ejecutasen los trabajos antes señalados; pero en la Factoría Naval también se estaban ejecutando reparaciones de piezas de máquinas, y finalmente, que se le estaba instalando nueva artillería. Concluido todo ello, más realizadas las faenas de carbón, víveres y artículos navales, el *Chalaco* quedaría listo en el curso de la semana que concluía el sábado 5. Parecía que la comisión sería al Norte pero, para tal caso, señalaba de la Haza, podría emplearse el *Limeña* "que está preparado según las órdenes de S.E. el general Presidente Director General de la Guerra exclusivamente para estos viajes"[224].

El 3 de julio el Comandante General informó que el *Chalaco* quedaría listo tan luego recibiera el armamento, munición y demás artí-

culos que se habían ordenado, más 400 toneladas de carbón y piezas de máquinas que se construían en la Factoría Naval, debiendo embarcar 400,000 tiros[225].

Pero todo indica que la urgencia de la comisión estaba en el litoral Sur. Así, el 5 de julio el Comandante General, de su puño y letra, contestó un oficio del ministro Mendiburu, informándole que el ingeniero Eulogio Delgado le había ofrecido entregarle esa noche (5 de julio) 16 torpedos. Los de la Casa Grace serían embarcados esa noche también en el *Chalaco* para lo cual se habían dado instrucciones. Continuaba de la Haza: "El perito para manejarlos marcha en el vapor mercante de hoy (5), el que no saldrá del Callao antes de las 10h p.m. de hoy". ¿Quién sería el perito? ¿Quizás un tal Rowley? Marquis James, otro biógrafo de W.R. Grace, menciona que el 10 de abril, a cinco días de iniciada la guerra, se despachó para el Perú el primer torpedo Lay (no menciona el Pratt and Whitney) con lancha y dos hombres, y que para mayor seguridad, el señor W.W. Rowley de la compañía Lay viajó para "dirigir los planes propuestos" y visto que era muy conocido en el ambiente de torpedos, viajó con el seudónimo de H.J. Patchen. Los dos hombres eran S.F. Chester y William Lee[226]. Informaba, asimismo, que el *Huáscar* estaba listo para salir esa noche, según lo ordenase S.E. y que obraban ya en su poder las instrucciones para el monitor y el *Chalaco*[227].

Anteriormente se ha mencionado la nueva artillería para el transporte. En efecto, el 1° de junio, luego de su regreso de Panamá, Villavisencio sugirió se montase en el buque mejor artillería, pues los 2 de a 32 (sic) Parrot que tenía no eran apropiados para combatir con ventaja con los transportes chilenos, pues según la información disponible, al tener éstos artillería superior y buen andar, "pueda llegar el caso de hacerle frente a los nuestros y que aprovechando de su mayor fuerza los obligue a una retirada, malogrando el éxito de la comisión de que estuviesen encargados".

Al tramitar este oficio, el Mayor de Órdenes del Departamento expresaba que las razones expuestas eran muy aceptables y opinaba por que se instalase un cañón más de a 70 Armstrong, de resisitir la cubierta, u otro Parrot de a 60, cuyo montaje podría construirse, o en defecto de ambos, reemplazar los de a 30 (sic) que tenía con 2 de a 68 libras, Rodman ánima lisa, que tenían correderas y cureñas. Estas piezas le darían capacidad suficiente al *Chalaco* para enfrentar a los buques chilenos que habría de combatir[228].

El 30 de junio, el Comandante General de Marina al contestar un oficio del 26 del ministro Mendiburu, le comunicó que luego de

consultar con los comandos había decidido que la artillería de los transportes debía ser como sigue:

Chalaco.- Monta 2 de a 40 Parrot. Por instalar 2 de a 60 Parrot
Oroya.- Monta 2 de a 40 Armstrong. Por instalar 2 de a 60 Parrot
Talismán.- Monta 4 de a 18, rayados, Armstrong (en parte del 31-1-79 el Comandante dice Blakely).
Limeña.- Monta 2 de a 40 Armstrong. Por instalar 2 de a 60 Parrot

Los 2 de a 60 Parrot para el *Chalaco*, son los que menciona en su informe del 3 de julio. Se puede apreciar algunas discrepancias en cuanto a calibres, pues uno dice son de a 30 libras, otro de a 32 y otro de a 40. Asimismo, que en el Cuadro 23 antes citado de la *Memoria* de 1878, se mencionaba que este transporte tenía 4 de a 70 Parrot. Aunque no hay información, cabe deducir que en algún momento le fueron retirados dos, quedando como se indica líneas arriba.

En esta oportunidad, de la Haza manifestó con respecto a esos cuatro buques, que se les debería dotar como sigue:

"Guarnición: 1 oficial, 25 de tropa en cada uno
Tripulación: Aumentar en cada uno 20 individuos
Será necesario armar la tripulación de todos ellos con 200 hachuelas e igual número de cuchillos de abordaje en la parte que corresponde a cada uno.
Si los Comandantes de aquellos buques solicitaran algún otro artículo para llenar satisfactoriamente los deseos del Supremo Gobierno, lo comunicaré a US. indicándole por ahora que se han dictado las órdenes convenientes para la colocación de la nueva artillería y para que se hagan los pedidos correspondientes, por lo que respecta a la artillería aumentada, armas blancas y demás"[229].

Finalmente, el 6 de julio el Comandante General de Marina informó al ministro Mendiburu, que en cumplimiento de sus órdenes, el *Chalaco* había zarpado a las 10h a.m. conduciendo armamento, municiones y otros artículos, según relación. En el oficio se mencionaban los 14 torpedos entregados por Eulogio Delgado, así como que las instrucciones escritas para su carga, arreglo y fondeo se habían remitido al Director de la Guerra; también 2 torpedos de la Casa Grace y Cía. (del tipo Lay). De la Haza esperaba que el *Chalaco*, cumpliendo las instrucciones recibidas del Ministerio de Guerra y Marina el 5, tuviese un viaje feliz. Debía recalar en Mollendo para dejar 80 aisladores y 40 rollos de alambre para el telégrafo. Saldría de inmediato para Arica, recalando en Pacocha el tiempo estricto para obtener información sobre ubicación de los buques chilenos. La relación que sigue de fecha 7 de julio con la carga para Mollendo y Arica, transportada en el *Chalaco*[230], manifestaba:

Para Mollendo

80	Cajones de aisladores
40	Rollos de alambre

Para Arica

167	Cajones con 2,460 rifles con bayoneta angular
27	Cajones con 540 rifles de sables bayonetas
6	Cajones con 540 sables bayonetas
8	Cajones con 8,000 tiros para rifle Remington
500	Cajones con 500,000 tiros para rifle Remington
1500	Cajones con 300,000 tiros para rifle Remington
4	Barriles de pólvora de fusil N° 2 a disposición del Cónsul de Bolivia en Tacna
1	Cajón de dinamita
1	Cajón de dinamita rotulada Arica
2	**Torpedos** (Grace)
14	**Torpedos** (E. Delgado)
1	**Lancha a vapor** (Mr. Harris)
14	Balas de fierro para torpedos
14	Agujetas de fierro para torpedos
2	Cajones con dos piezas de fierro fundido para cañones Vavasseur
1	Cajón con seis seguros para cañones Vavasseur
7	Fardos conteniendo 2,000 frazadas
40	Rollos de alambre
2	Cajones con aparatos y útiles de telégrafo
32,000	Raciones de armada con 10,000 libras de galleta

Una nota en el oficio con que el Comandante General de Marina elevaba el parte de Villavisencio y la relación de material, consignaba que en total se enviaron 950,000 tiros para rifle en vez de 800,000, de los cuales 200,000 eran para Bolivia y 750,000 para Perú, y que el total de rifles fue 3,000. Se ha resaltado aquello de los torpedos enviados, para hacer notar que estuvieron en Arica desde los primeros días de julio. Aunque esto de los torpedos y lancha *Harris* se verá con más detalle en otra parte, es conveniente hacer notar que los signados como Grace fueron 2 y no 3, automóviles, y que los signados como peruanos fueron 14 y no 16, siendo en realidad lo que hoy se llaman minas fondeadas, pues en el Perú no existía fábrica de torpedos automóviles como el Whitehead, Lay, u otros.

El Comandante General de Marina, en oficio al Presidente de fecha 9 de julio, le informaba que el *Chalaco* había traído de Panamá las armas que habían sido conducidas al istmo[231], como sigue:

Vapor *Crescent City*	50 cajones con 1,000 rifles
	39 cajones con 100,000 tiros



Contralmirante Lizardo Montero
El 15 de abril de 1879 llega a Arica a bordo del *Talismán* para asumir el cargo de Comandante General de las Baterías del Sur. (Reproducida del Archivo Fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

Vapor *Colón*	57	cajones con 1,960 rifles
	185	cajones con 450,000 tiros
Vapor *Acapulco*	60	cajones con 2,040 rifles
	171	cajones con 550,000 tiros

En total fueron 167 cajones con 5,000 rifles y 395 cajones con 1,100,000 de tiros. También se recibieron 27 cajones de la marca Gbex (Grace Brothers and Co.) correspondientes a una máquina para hacer cartuchos, enviada ya a la Fábrica de Pólvora; 3 cajones con 100,000 cartuchos para la ametralladora en la *Pilcomayo* y 2 cajones de fulminantes, todo lo cual había sido distribuido según órdenes.

5.2. *TRANSPORTE* TALISMÁN

El 1° de abril, el transporte llegó al Callao procedente de Salaverry, conduciendo al batallón Puno N° 6 en un viaje rápido y feliz[232]. El 3 de abril, antes de su viaje al Sur, el comandante Leopoldo Sánchez, informaba que se debía cambiar la totalidad de los tubos de las dos calderas, para lo cual presentó un pedido por la adquisición de 60 tubos y así completar el total requerido con los existentes en el Arsenal. El 8 de abril, el ministerio aprobó su adquisición así como el procedimiento de compra provisional anticipada, seguido por el Comandante General de Marina[233]. Claro está, que no hubo tiempo para la ejecución del trabajo, pues urgía una comisión al Sur.

En efecto, entre el 10 y 15 de abril, el *Talismán* cumplió con dicha comisión, según cuadro cronológico de los eventos, que consolida el parte del comandante Sánchez, el informe del Comandante General de Marina y el relato del Corresponsal que viajaba a bordo. En la víspera del zarpe, se embarcó el teniente Juan Quintana y 10 soldados para conformar su guarnición[234].

DÍA	ACTIVIDAD O HECHO
Jueves 10 de abril	Zarpó del Callao a las 5h p.m. para Arica. Conduciendo al contralmirante L. Montero, nombrado Comandante General de las Baterías del Sur, con su E.M. compuesto de jefes y oficiales de Marina y Ejército. Fue despedido entusiastamente por el pueblo. En total viajaban 90 que son: 1 contralmirante, 19 jefes, 30 oficiales y 40 voluntarios o rabonas. También transportaba 4 cañones de a 68 lbs., rayados, Voruz, con todos sus útiles y proyectiles, así

	como los de la artillería llevados por el *Chalaco*, y 100 barriles de pólvora remitidos por el Parque General.
Viernes 11 de abril	A las 8h a.m. a la altura de caleta Salinillo al Sur de Pisco, se avistó un buque que, reconocido, resultó ser una barca portuguesa. A las 2h 20m p.m. se avistó vapor por la proa. En previsión se cubrieron puestos de combate, quedando listos y cargados los 4 cañones de a 12 lbs. Armstrong. Reconocido, resultó ser alemán, de la compañía Kosmos.
Domingo 13 de abril	Frente al morro de Sama. La ansiedad era notoria, pues se esperaba entrar en contacto en cualquier momento con algún buque de guerra enemigo. A las 2h p.m. fondeó en Arica, sin novedad. Velocidad promedio 8.5 nudos. Descarga del material para la fortificación de Arica, en donde se encuentra el *Chalaco* con tropas a bordo. Se ha cumplido la misión. El *Talismán* zarpó para Callao, vía Mollendo, donde desembarcó un grupo de oficiales, a pesar de la mar agitada. Salió para Callao a 8h 30m p.m.
Martes 15 de abril	A 4h 30m. p.m., después de 44 horas de navegación, fondeó en Callao. Velocidad promedio 10.3 nudos. Durante todo el viaje había consumido 65 toneladas de carbón de piedra.

El Corresponsal relata que se cumplió con una misión llena de peligros, llevada a feliz término por la pericia y el arrojo de nuestros marinos. Igualmente, en Arica se trabajaba activamente, esperando recibir más piezas de grueso calibre y más carbón para surtir a los buques de la Armada. En Mollendo, la población estaba alborotada con la noticia de la reciente evasión de la *Magallanes*.

El 17 de abril el Comandante General de Marina informó al Director de Marina habérsele cambiado tubos de caldera y montado 4 cañones de a 12 libras Parrot (Armstrong según el Mayor de Órdenes del Departamento) y que estaba con dotación, artillería, municiones, carbón, listo para salir al servicio cuando se ordenase[235]. Sin embargo, a estar por un informe del Mayor del Departamento del 22 de abril, su dotación no era suficiente para las exigencias del servicio, menos cuando navegaba, pues en esa condición era necesario "aumentar la gente de la máquina con la de cubierta y esto trae consigo algunos

inconvenientes". El comandante del buque había presentado un cuadro (no habido) con el número de plazas de tripulación, que sumaban 50 desde contramaestre a carboneros[236]. Una resolución del 28 de abril fijaba la dotación de oficiales del *Talismán* a la que en junio se unieron el aspirante José Morante que había sido de la fragata, y el guardia marina Juan Mora.

A fin de comparar la evolución de las dotaciones de este vapor, se ofrece el cuadro siguiente, con la advertencia de que en esta oportunidad no se presenta la columna correspondiente al Presupuesto de 1879-1880, por no estar considerado en él[237].

Listas de revista del vapor Talismán - *1879*

DOTACIÓN	Enero 15	Mayo 15
OFICIALES DE GUERRA		
1er. Comandante	1	1
2do. Comandante	1	1
Teniente 1ro.	1	1
Teniente 2do.	---	1
Alférez de fragata	2	2
Aspirantes de Marina	1	3
Sub-Total	6	9
OFICIALES MAYORES		
Contador	1	1
Sub-Total	1	1
GUARNICIÓN		
Clases y soldados	9	9
Columna Constitución	11	11
Sub-Total	20	20
MAQUINISTAS		
1er. Maquinista	1	1
4to. Maquinista	1	1
Ayudantes de máquina	1	2
Sub-Total	3	4
TRIPULACIÓN		
Oficiales de mar	7	11
Artilleros de preferencia	4	4
Artilleros ordinarios	3	4
Marineros	10	12
Grumetes	3	4
Cabo de fogoneros	1	2
Fogoneros	6	5
Carboneros	3	4
Sub-Total	37	46
TOTAL (de capitán a paje)	67	80

A diferencia de los otros buques, en este solo había 4 de apellido anglo-sajón que, por supuesto, predominaban en la planta de ingeniería.

La dotación de oficiales al 15 de mayo estaba constituida por:

1er. Comandante	Capitán de fragata Leopoldo Sánchez
2do. Comandante	Capitán de corbeta Federico Rincón
	Tte. 1° graduado Francisco Medina
	Tte. 2° Juan Francisco Otoya
	Alférez de fragata Manuel Gil Cárdenas
	Alférez de fragata José Antonio Cañote
	Aspirante de Marina Zenón García
	Aspirante de Marina Luis Olivera
	Aspirante de Marina Augusto Cabrera
Contador	Francisco A. Leyva
1er. Maquinista	Santiago Pizarro
4to. Maquinista	Emilio Agreda
Ayudantes de Máquina	Francisco Sifuentes
	Luis Nemesio Burga

Aparte de varias salidas a la mar en Callao, entre el 9 y 12 de mayo para realizar pruebas de la calidad del carbón traído del Norte por el *Chalaco*, el comandante Sánchez realizó tres viajes a Panamá para traer armamento y pertrechos de guerra, como sigue:

5.2.1. Primer viaje a Panamá (15 de abril al 2 de mayo)

No hay mayor información sobre este viaje, excepto que Melo y Vegas mencionan que al regresar el *Talismán* el 15 de abril de su comisión al Sur, procedió a Panamá para recoger armas de Bolivia que llevó luego sin inconveniente a Arica. *El Comercio* consignó que fondeó en Callao en la tarde del 2 de mayo procedente de Panamá, con armas y pertrechos, a pesar de las dificultades planteadas por el cónsul chileno en ese puerto[238].

El 12 de mayo, salió con la cañonera para realizar pruebas del carbón traído por el *Chalaco* del Norte.

5.2.2. Segundo viaje a Panamá (13 de mayo al 2 de junio)

Sobre este viaje hay varios testimonios, como son el parte del comandante Sánchez del 2 de junio por la etapa Panamá-Callao; y noticias periodísticas aparecidas en *El Comercio*[239]. Así, en una nota de *La Estrella de Panamá*, se reseñaba que el *Talismán* había zarpado del Callao el 13 de mayo, llegando a dicho puerto el 19 en la noche, con el objeto de embarcar y conducir elementos de guerra de Perú y

Bolivia. Consideraba, sin embargo, que estaba en el Gobierno de Estado "decidir hasta qué punto podía esta ciudad servir de depósito de pertrechos de guerra para cualquiera de los beligerantes. No hace muchos años decía, que cierta Nación hubo de pagar bien caro su olvido de las consideraciones debidas a un pueblo amigo".

Durante la estadía de seis días en dicho puerto, recibió 26 toneladas de carbón de piedra, 4 días de raciones frescas, y un buzo contratado por el Cónsul limpió la rejilla de inyección parcialmente obstruida. La carga embarcada consistió en:

2,200	Rifles Remington
50,000	Tiros a bala para rifles
200	Balas sólidas de acero
2	Cajones conteniendo platillos de expansión para dichos proyectiles

Sánchez manifestaba que los rifles y tiros estaban a cargo del coronel boliviano Antonio Aramayo, que viajaba como pasajero. Las 200 balas sólidas de acero eran, no cabe duda, para los cañones de a 300 del *Huáscar*. En efecto, el Comandante General de Marina en su informe a la Presidencia, confirmaba que el Comandante General de la 1a. División Naval había dado cuenta que fueron 200 proyectiles de a 300 libras y dos cajas conteniendo 50 platillos de metal expansivo para ellos. Aclara, también, que fue el capitán de navío graduado Ruperto Alzamora quien adquirió en Southampton 156 balas cónicas de 300 libras y una caja pequeña conteniendo seis piezas de metal. Dicha munición fue remitida a Panamá en el vapor *Pará*, hecho que fuera informado por el Cónsul Vallarino el 14 de mayo al Ministerio de Relaciones Exteriores.

Añadía de la Haza, que uno de los proyectiles llegó averiado, disponiendo la investigación e informe respectivos y así poder dar cuenta de "las buenas o malas calidades" que reunen los proyectiles. Así, pues, las balas de acero Palliser que Grau reclamó para la artillería, estuvieron a disposición del monitor desde el 2 de junio. Pero la confirmación de que el *Huáscar* recibió los proyectiles Palliser de acero antes de salir al Sur en el mes de julio, aparece en los asientos del Diario de Bitácora del *Huáscar*, folios 122, 124, 130 y 145. Con estas evidencias, carece de todo sustento la frase atribuida a Lizardo Montero, sobre la queja de Grau por la carencia de dichas granadas.

El Cónsul de Chile, dice una nota periodística, trató de impedir que el transporte peruano recibiera las armas que había ido a buscar, pero no consiguió su objetivo. También pretendieron algunos chilenos residentes en el Istmo, abordar el buque, pero el comandante Sánchez lo supo con tiempo, cargó sus dos cañones y se preparó convenien-

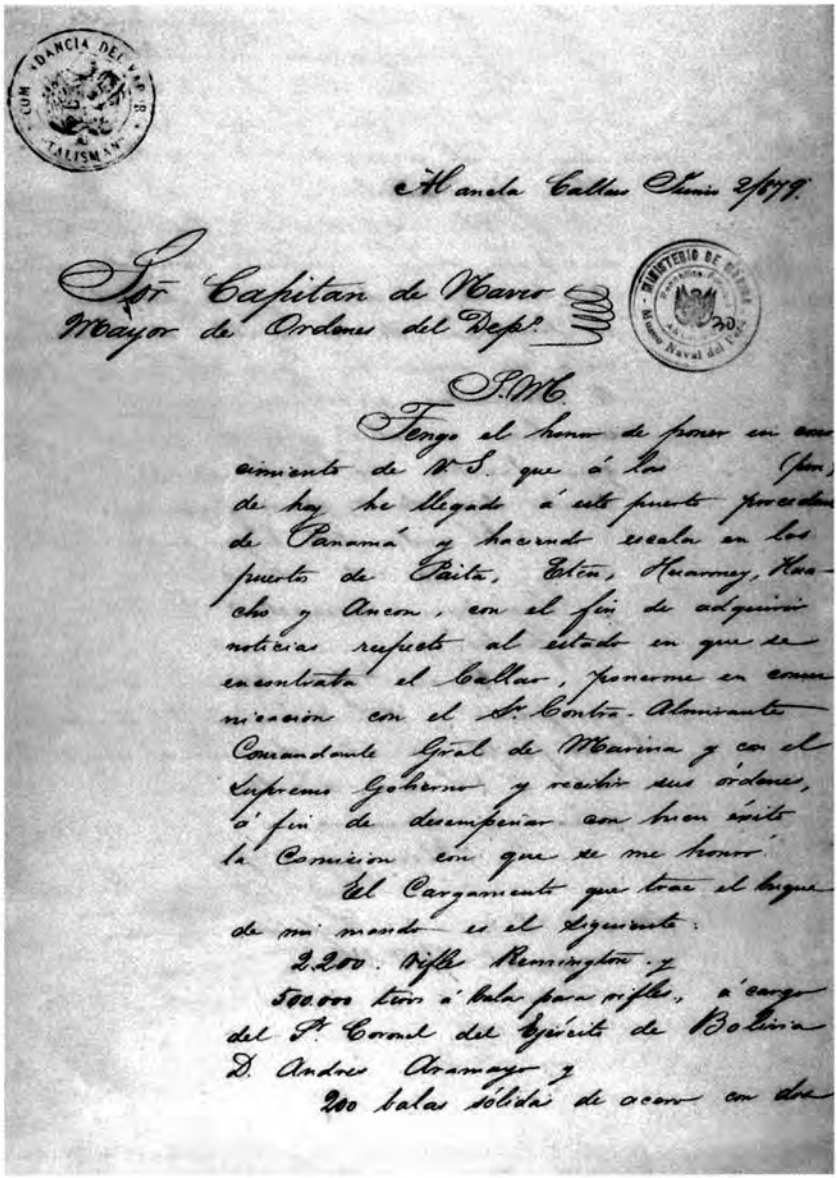
temente; bastaron estas medidas precautorias para que los chilenos desistieran de su rídicula empresa.

El caso era que funcionarios públicos y particulares habían recibido muy afectuosamente a nuestros marinos, excepto el *Star & Herald*, que abogaba por los chilenos y en este contexto, transcribió la nota del Secretario de Gobierno al redactor de dicho periódico refutando las inexactitudes con respecto al trato del *Talismán*, que en edición posterior el periódico insistió en su posición de considerar que el Gobierno del Estado de Panamá había violado el Derecho Internacional.

Habiendo recibido Sánchez noticias del Cónsul de no haber más carga por embarcar, zarpó el 25 de mayo para el Callao. En su parte informó que hizo escalas en Paita, Eten, Huarmey, Huacho y Ancón para obtener información de la situación en Callao y comunicarse con el Comandante General de Marina y Supremo Gobierno para recibir sus órdenes. Pero el corresponsal agregaba que también recaló en Salaverry el 1° de junio a las 2h p.m., desde donde envió telegrama anunciando su próxima llegada al Callao, fondeando a 4h 30m p.m. del 2 de junio, aunque hubo noticias de que arribaría el 31, escoltado por la *Pilcomayo*. La velocidad en el viaje de regreso fue de 8 a 9 nudos, manifestando Sánchez que la limpieza de sus fondos era urgente. El mismo 2 de junio, el ingeniero Samuel Cock se constituyó a bordo y luego de inspeccionar su planta de ingeniería, informó que eran necesarias ciertas reparaciones en la máquina principal y el cambio de la chimenea, pues la existente estaba muy desgastada. De esto último era la primera noticia.

Días despues de la llegada, *El Comercio* trascribió las notas intercambiadas entre el cónsul de Chile y el Secretario de Gobierno de Panamá sobre el embarque de armas a bordo del *Talismán*, documentos que fueron publicados en *La Estrella de Panamá*, cuyo contenido puede considerarse como una revelación, sobre la actitud que en punto de neutralidad, se proponía asumir Colombia en la guerra del Pacífico. El cónsul de Chile, A. Jiménez Arce, en su nota del 22 de mayo de 1879 al señor J. M. Alemán, Secretario de Estado, le demandaba responder si "el Presidente había dado o no el permiso necesario para embarcar las armas que anoche ha cargado la lancha N° 1 en el muelle americano". Alemán le respondió el mismo día, dando por concluido tan desagradable incidente, manifestándole entre otras cosas:

> "Tengo asi la pena de manifestar a Ud. que no es exacto que el ciudadano Presidente haya prestado su consentimiento expreso, como U. presume, para conducir al transporte *Talismán*, los rifles y cápsulas a que U. se refiere en su estimable nota del día de hoy, N° 27. Dicho magistrado



Manda Callao Junio 2/879.

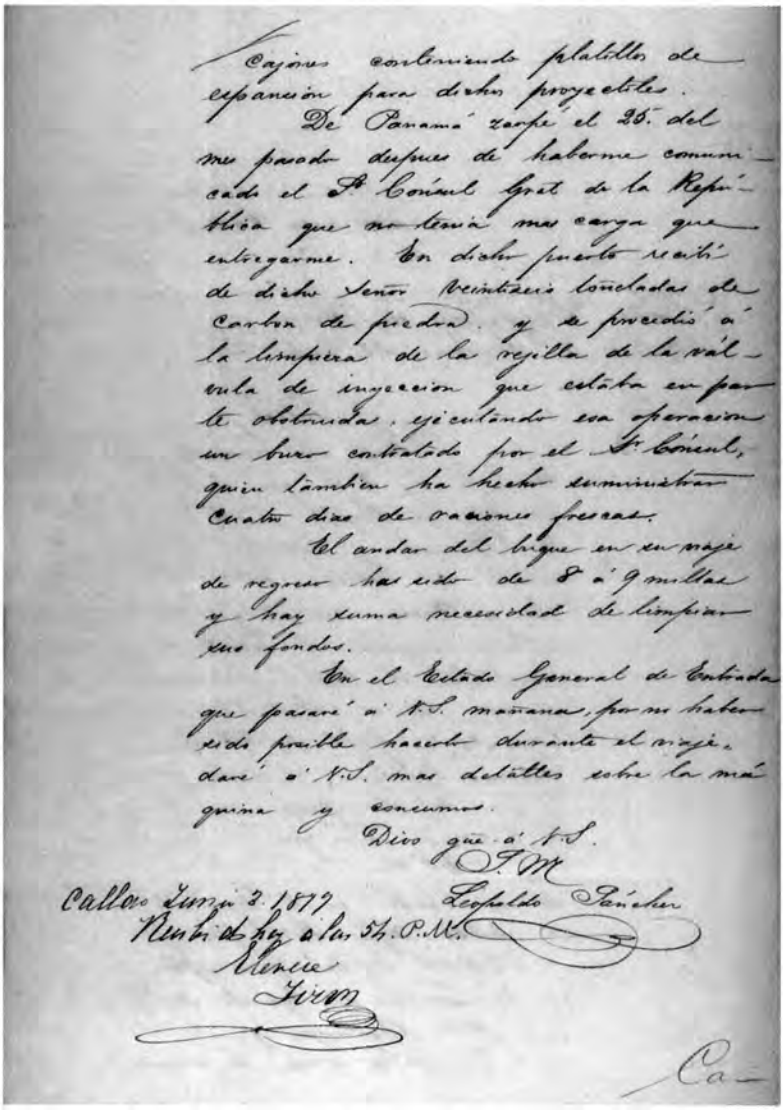
Sor Capitan de Navio
Mayor de Ordenes del Depto.

S.M.

Tengo el honor de poner en conocimiento de V.S. que á las (illegible) de hoy he llegado á este puerto procedente de Panamá y haciendo escala en los puertos de Paita, Eten, Huanay, Huacho y Ancon, con el fin de adquirir noticias respecto al estado en que se encontrara el Callao, ponerme en comunicacion con el Sr. Contra-Almirante Comandante Gral de Marina y con el Supremo Gobierno y recibir sus órdenes, á fin de desempeñar con buen éxito la Comision con que se me honro.

El Cargamento que trae el buque de mi mando es el siguiente:

2.200. Rifles Remington. y
500000 tiros á bala para rifle, á cargo del Sr. Coronel del Ejército de Bolivia D. Andres Aramayo y
200 balas sólidas de acero con dos



Cajones conteniendo platillos de
espansion para dichos proyectiles.
De Panamá zarpé el 26. del
mes pasado despues de haberme comuni-
cado el S.r Cónsul Gral de la Repú-
blica que no tenia mas carga que
entregarme. En dicho puerto recibí
de dicho Señor Veintiseis toneladas de
carbon de piedra. y se procedió á
la limpieza de la rejilla de la val-
vula de inyeccion que estaba en par-
te obstruida, ejecutando esa operacion
un buzo contratado por el S.r Cónsul,
quien tambien ha hecho suministrar
Cuatro dias de raciones frescas.
El andar del buque en su viaje
de regreso ha sido de 8 á 9 millas
y hay suma necesidad de limpiar
sus fondos.
En el Estado General de Entradas
que pasaré á V.S. mañana, por no haber
sido posible hacerlo durante el viaje,
daré á V.S. mas detalles sobre la má-
quina y consumo.
Dios gue á V.S.
J.M.
Leopoldo Sánchez
Callao Junio 3. 1877
Recibida hoy á las 5 h. P.M.
Renee
Firm

Transcripción del oficio del comandante del *Talismán,* capitán de fragata, Leopoldo Sánchez, en el que da cuenta de su viaje a Panamá, de donde condujo entre material de artillería, 200 proyectiles de acero para los cañones de a 300 lbs. del *Huáscar*, o sea las granadas Palliser de fabricación inglesa.
(Reproducida del Archivo Histórico-de Marina).

me recomienda muy especialmente diga a U. ya que desea tener la certidumbre de lo que hubiere ocurrido, para amoldar su conducta en lo sucesivo a la regla que ahora se deje establecida, que "ni el Tratado que Chile negoció con nuestra República, ni en el que se celebró en época reciente con el Perú, se estipuló regla alguna sobre la manera como debiera ejecutarse la neutralidad en caso de guerra con otras naciones"; que la neutralidad según el Derecho de Gentes, y muy particularmente cuando se trata de un país como Colombia que posee este Istmo, franco al comercio universal, y de consiguiente, por donde pasan y deben pasar efectos de todas clases, aún de aquellos pueblos que siendo neutrales, los permitan salir de sus puertos con destino a los de naciones amigas que se hallan en situación de guerra, esa neutralidad, repito, no debería entenderse de manera que restrinja ese libre tránsito, y de cuya violación dichos pueblos vendrían a hacerse responsables en definitiva; que hasta ahora el gobierno general no ha declarado la actitud que asumirá en la actual guerra del Pacífico y el Gobierno de este Estado no ha recibido las instrucciones que aguarda en breve,y a las cuales deberá ajustar sus procedimientos; y que mientras esto suceda, el Gobierno del Estado, que es siempre agente del nacional, considera que la neutralidad puede ejercerse en el sentido de permitir o negar, de tal modo que, lo que se conceda o niegue a un beligerante, se conceda o niegue al otro; por lo cual no deberá haber motivo de queja ni de reclamación, puesto que la justicia es conforme al derecho de ambos.

Tambien tengo especial encargo del ciudadano Presidente, para decir a U. que por honorable que sea la conducta del agente de la Compañía a Vapor en el Pacífico, no puede servir de punto de comparación en el caso de que se trata, porque dicho empleado ha recibido orden de sus directores para que no se admita a bordo de sus naves los artículos que se consideran como contrabando de guerra, mientras que el Poder Ejecutivo del Estado, como queda ya dicho, carece de instrucciones del Gobierno de la Unión, sobre asunto de tanta gravedad y trascendencia. Dicho Magistrado cree que solo por atención y cortesía se han debido tomar en cuenta ciertas insinuaciones que él considera ofensivas a la dignidad y decoro del Gobierno. Poniendo asi término a este desagradable incidente, y contestando su nota del día 20, N° 25 y a la de hoy, N° 27, tengo el honor de repetirme de U. su muy atento servidor. *JOSE MARÍA ALEMAN*"[240].

Pero en la edición del 30 de junio, *El Comercio* trascribió la decisión del Gobierno de Colombia que no dejaba ya lugar a dudas, como se podrá apreciar de su contenido.

"OFICIAL.- Bogotá, junio 10,1879

Señor Secretario del Gobierno de Estado Soberano de Panamá

En vista del telegrama de U. fechado el 20 de mayo último, se ha dictado por el Poder Ejecutivo la siguiente resolución:

Despacho del Interior y de Relaciones Exteriores.- Bogotá 2 de junio de 1879.

Teniendo en cuenta la consulta que hace el Gobierno de Panamá sobre el tránsito de armas y demás elementos de guerra por el ferrocarril interoceánico colombiano, con presunto o posible destino a las Repúblicas del Pacífico cuyas relaciones amistosas han sido desgraciadamente interrumpidas, se considera:

1. El camino de carriles entre el Atlántico y el Pacífico en el Estado de Panamá ha sido declarado por el Gobierno colombiano vía de tránsito enteramente franca para el comercio universal; liberalidad que implica la exoneración del deber de averiguar el origen, clase y destino de las mercancías que por ella pasen.
2. No habiendo aduanas en los puertos de Colón y Panamá, es imposible la fiscalización sobre carga que se transporte de uno al otro mar, y sería a todas luces inconveniente la muy defectuosa que se pudiera establecer.
3. En este supuesto, sería preciso permitir el tránsito de elementos de guerra en su calidad de artículos de comercio, siempre que se manifestasen como enviados a puertos neutrales de cualquiera de los países litorales del Pacífico, lo cual daría lugar a un tráfico que podría favorecer momentáneamente a uno de los beligerantes.
4. Como se hallan al presente en guerra las Repúblicas del Perú, Bolivia y Chile, las reglas de conducta de Colombia como potencia neutral, deben ser reconocidas de los agentes del gobierno y en consecuencia SE RESUELVE:
   a. El Ferrocarril de Panamá servirá al comercio de tránsito universal, sin limitación alguna, en atención a la procedencia, clase y destino de las mercancías.
   b. No se permitirá el tránsito de tropas beligerantes por el territorio de la Unión, ni el depósito dentro de sus puertos de botín, cuyo apresamiento no esté consumado, ni el desembarque de prisioneros, salvo el caso de que sea para restituirles la libertad.
   c. No es lícito a los ciudadanos de Colombia el comercio directo con los beligerantes, de armas, municiones, naves u otros elementos inmediatamente aplicables a los usos de la guerra.
   d. Es permitido en los puertos colombianos el embarque de sal, agua, víveres y toda clase de artículos de lícito comercio con destino a los países que están en guerra, siempre que no se dirijan a puertos bloqueados o se destinen a abastecer los buques de guerra de alguno de los beligerantes.
   e. Es absolutamente prohibido auxiliar con tropas a los beligerantes, y consentir que sus buques se coloquen en las bahías, ensenadas o golfos colombianos con el objeto de acechar las naves enemigas o de enviarles sus botes a apresarlas.

f. En los casos de duda, los agentes del Gobierno aplicarán de preferencia las estipulaciones vigentes de los tratados que ha celebrado la República; y a falta de éstos, los principios del Derecho Internacional.- Su Servidor.- *LUIS CARLO RICO*"[241].

5.2.3. Tercer viaje a Panamá (18 de junio al 9 de julio)

El recuento de los eventos de esta actividad, se basa en los partesdel comandante Sánchez, del Comandante General de Marina, del Comandante General de la 3a. División Naval, y en la reseña del Corresponsal embarcado José Rodolfo del Campo[242].

Las adquisiciones de armas y pertrechos de guerra de diversos tipos, seguían llegando al Istmo, y era urgente, dada la situación, traerlos al país. Así, pues, la salida del *Talismán* al Norte no se podía dilatar. Para acelerar su alistamiento, 50 hombres de la División Naval N° 3 trabajaron el 16 y 17 desde las 7h a.m.día y noche, hasta momentos antes del zarpe. El 18 de junio, el Comandante General de Marina informó que el comandante Sánchez, cumpliendo con las instrucciones del 17 del Ministro, había zarpado del Callao a las 6h 30m a.m., "después de haber recibido su Comandante los dos pliegos cerrados que US. (el Ministro) se dignó remitirme, y del contador de la Caja Fiscal de esta provincia 3,500 soles para socorro de la dotación y gastos que puedan ocurrirse en el desempeño de la comisión que va a desempeñar el buque". Antes de zarpar, la guarnición fue incrementada con 15 soldados del batallón Callao que llevaba, decía de la Haza "las granadas de mano a que se refiere US". Respecto a la suma mencionada, conviene aclarar que el Consejo de Ministros en sesión del 17 de junio, había acordado que por el Ministerio de Hacienda se entregase una indemnización a los oficiales y tripulación del *Talismán* antes de salir, "para compensar la depreciación de billetes, que han ido o van a Panamá, pues para hacer sus gastos sus sueldos resultan afectados en dos terceras partes". El acuerdo, sin embargo, no se consignó en el acta de la sesión[243].

Según del Campo, se pensaba llegar a Panamá el 22. Sin embargo, el 24 arribaron a un punto en el Golfo de Panamá a 20 millas del puerto, después de una navegación sin novedad. El comandante Sánchez recibió una comunicación de Miró Quesada, que aún permanecía en ese puerto, anunciándole la salida del *Chalaco* cargado de armas. Sugería esperar en ese lugar hasta nuevo aviso, pero al trascender la noticia de su presencia, hubo de fondear en Panamá el 25 en

la tarde. La esperanza de iniciar el embarque esa misma noche se frustró a causa de una orden provisional del Gobierno de Estado al Superintendente del Ferrocarril. Esto llevó a intensas negociaciones en las que indudablemente participó Miró Quesada y, por fortuna prevalecieron los intereses peruanos y los del Ferrocarril. Finalmente, también tuvieron éxito las gestiones ante el Presidente de Estado, al permitir el embarque de las armas para un puerto neutral, sin exigir fianza que garantizara su arribo, como pretendería el Cónsul chileno.

Aprovechando la estadía, el *Talismán* entró al varadero en la isla "Ilenav", de una empresa norteamericana, para limpiar y pintar fondos, pero cumpliendo con las prevenciones privadas que hiciera de la Haza al comandante Sánchez antes de su salida.

La solicitud de embarque en la goleta *Triunfo* con destino a Punta Arenas, puerto neutral, había sido presentada el 22, y hubo de ampliarse para poder embarcar no solo los pertrechos que ya estaban en el istmo, sino otro lote que había llegado el 28 de Nueva York. Autorizado el embarque por la totalidad y "después de 24 horas de incesante labor, –decía Del Campo–, el *Talismán* que, desde hacía 48 horas faltaba de Panamá, zarpa rumbo al Callao el 3 de julio cargado hasta los imbornales". De inmediato, el cónsul del Perú en Panamá, señor Vallarino y el nuevo, aún no reconocido, señor Márquez, presentaron un recurso contra la prohibición, que se publicó en *El Comercio* del 11-12 de julio. Las gestiones del cónsul chileno para impedir o boicotear el embarque de armas al Perú, no tuvieron éxito.

En su informe de llegada, el comandante Sánchez señaló que salió de Panamá el 3 de julio a las 11h 30m p.m. luego de haber embarcado las armas y pertrechos, según relación que le mostrase el señor Miró Quesada, que viajaba al Callao como pasajero. Sánchez consignó una lista inicial, pero manifestó que el número de bultos era aproximado debido a la premura y horas de la noche en que se ejecutó el trabajo, habiéndose caído al agua un cajón de tiros por causa de los lancheros. El 4 de julio en la mar, se encontró con el vapor *Lima* y puestos al habla, refirió su contador que en el Callao se rumoreaba sobre la salida del *Rímac* para cruzar entre Paita y Guayaquil, coincidiendo con otro similar de los residentes chilenos en Panamá, de que la *Magallanes* había salido para interdecir el viaje. Por ello, Sánchez decidió abrirse algo de la costa, avistándola de nuevo solo antes de recalar en Supe, fondeando el 9 en la mañana, y desde donde telegrafió al Mayor de Órdenes del Departamento. Zarpó de ese puerto y llegó al Callao el 9 de julio a las 10h 30m p.m., después de 6 días y 11

horas de navegar sin novedad, a pesar de haber experimentado mar muy gruesa y viento fuerte del Sur. La velocidad media fue de 8.5 nudos. El consumo de carbón en esta etapa fue de unas 11 toneladas por día, a toda fuerza. La máquina funcionó bien pero, decía Sánchez, había que limpiar tubos de condensador y cambiar una chumacera por la de repuesto a bordo. La misión había sido cumplida con éxito y a satisfacción.

El Comandante General de Marina, luego de informar sobre la llegada del *Talismán*, confirmó que el material de guerra conducido por el buque, y que fuera remitido al Parque General de Artillería por orden del ministro Mendiburu, consistió de lo siguiente:

69,750	Fulminantes de fusil
880	Rifles Remington
3,000	Rifles Peabody
750,000	Tiros para rifle Remington
580,000	Tiros para rifle Peabody
201,600	Tiros para rifle Remington
498	Carabinas Evans
100,000	Tiros para carabinas Evans
8,750	Cápsulas Henry
10,000	Cápsulas Winchester
3,360	Cápsulas Spencer
24	Cajones de vestuario conteniendo cartucheras de cuero, quepíes y camisas de tocuyo

También manifestaba de la Haza, haber impartido las órdenes del caso, para que se llevaran a cabo lo antes posible, durante su estadía en el Callao, ciertas reparaciones solicitadas por el comandante.

¿Qué efecto tenía este adquirir armamento y pertrechos por los beligerantes? *El European Mail* comentaba que había gran actividad en las fábricas americanas de armas y municiones, a consecuencia de la guerra en América del Sur. De Bolivia se habían recibido órdenes por material; de Chile por pólvora y de La Plata, por rifles. El vapor *Crescent City* que saliera de Nueva York llevaba para Panamá 10,000 carabinas y 300,000 cartuchos para el Perú. Terminaba expresando que todo ello eran gastos y pérdida de influencias y de energía entre naciones que debieran considerarse como hermanas. A esto hay que agregar lo que se adquiría en Europa, principalmente por Chile, aumentando también las actividades de los fabricantes y traficantes de armas de ese continente, que para ese país llegaban por la vía de Magallanes, mucho más libre que la del istmo.

Estamos en los inicios del siglo XXI, y cada vez es mayor la competencia entre países productores de armas en todos los continentes,

con la colaboración de los traficantes oficiales y de los inescrupulosos, que alimentan intereses contrarios en países hermanos.

5.3. TRANSPORTE LIMEÑA

La información en los archivos oficiales sobre este buque es escasa, por lo que se ha tenido que complementar con noticias periodísticas y otras fuentes.

El 17 de abril el Comandante General de Marina informó al Director de Marina, que este buque había cambiado algunos tubos de las calderas y que los 2 cañones de 40 libras que se debían montar estaban listos. Además, que se le había dotado de la tripulación necesaria para su servicio y rellenado sus carboneras. Estaba listo para salir al servicio que se le ordenase[244].

Una resolución del 21 de abril, fijaba la siguiente dotación de oficiales, que cambió algo en junio al incorporarse el aspirante Guillermo Spiers de la *Unión,* y cambiar al guardia marina A. Gamero a la *Pilcomayo.*

A fin de comparar la evolución de las dotaciones de este vapor, se ofrece el cuadro de la página siguiente[245].

Como en los otros buques, en la planta había 9 de apellido anglosajón, que predominaban en la planta de ingeniería en número de 8.

La dotación de oficiales que zarpó el 16 de mayo del Callao formando el convoy que viajaba a Arica, la constituían:

1er. Comandante	Capitán de navío graduado Juan José Raygada
2do. Comandante	Capitán de corbeta Francisco Charún
3er. Comandante	Capitán de corbeta Fidel Cater
	Capitán de corbeta graduado Arístides Collazos
	Tte. 1° Estanislao Araujo
	Tte. 1° graduado Serapio Tejerina
	Tte. 1° graduado Cristóbal Lastres
	Alférez de fragata Roberto A. Espinosa
	Alférez de fragata José de la Quintana
	Guardia marina Adolfo Gamero
	Guardia marina Félix Seminario
	Aspirante de Marina Abel Raygada
	Aspirante de Marina Héctor Villarán
	Aspirante de Marina Augusto R. Ingunza
	Aspirante de Marina Telésforo Flores
	Aspirante de Marina Edmundo Gago
	Sub-teniente de Infantería José Luis Cuentas
Contador	Of. 2° C.P. César Alvarado

Listas de revista del vapor Limeña - *1879*

DOTACIÓN	Presupuesto	Abril 12	Mayo 14
OFICIALES DE GUERRA			
1er. Comandante	1	1	1
2do. Comandante	1	1	1
3er. Comandante	---	---	2
Teniente 1ro	1	---	2
Teniente 2do	2	3	1
Alférez de fragata	2	1	2
Guardia marinas	---	1	2
Aspirantes de Marina	---	1	5
Sub-Total	7	8	16
OFICIALES MAYORES			
Contador	1	1	1
Cirujano	1	1	1
Practicantes de medicina	---	---	2
Sub-Total	2	2	4
GUARNICIÓN			
Teniente	1	---	---
Sub-Teniente	---	1	1
Clases y soldados	17	12	12
Sub-Total	18	13	13
MAQUINISTAS			
1er. Maquinista	1	1	1
2do. Maquinista	1	1	1
3er. Maquinista	1	1	1
4to. Maquinista	1	1	1
Sub-Total	4	4	4
TRIPULACIÓN			
Oficiales de mar	13	12	14
Artilleros de preferencia	8	7	8
Artilleros ordinarios	10	4	4
Marineros*	12	19	23
Grumetes	10	14	23
Cabo de fogoneros	4	3	2
Fogoneros	13	15	12
Carboneros	10	11	13
Sub-Total	80	85	99
TOTAL (de capitán a paje)*	111	112	136

* Pasaron revista 18 marineros depositados, lo que eleva los presentes a 154 al 14 de mayo.

Cirujano Mayor	Dr. José I. León
Practicantes de medicina	Juan P. Celis
	Luis Ramírez
1er. Maquinista	William Walker
2do. Maquinista	James Laurie
3er. Maquinista	Peter Mills
4to. Maquinista	Gabriel Portal

Hasta su participación en el convoy que zarpara el 15 de mayo para el Sur, no hay antecedentes de actividades previas. Cuando el convoy estaba navegando de Mollendo a Arica, el *Limeña* fue destacado el 19 a Pacocha para cumplir instrucciones, que no se han ubicado, pero de ahí regresó al Callao, en donde fondeó el 23 a las 2h 45 a.m. procedente de Ilo, para sorpresa de la población[246]. Dos días después volvió a salir en comisión al Sur, lo que se reseña cronológicamente, en base a los partes oficiales y notas periodísticas[247].

DÍA	ACTIVIDAD O HECHO
Domingo 25 de mayo	En el Callao, recibió 64 toneladas de carbón y víveres
Lunes 26 de mayo	Zarpó del Callao para Arica, vía Mollendo
Miércoles 28 de mayo	A la altura de punta Pescadores, a 5h p.m., encontró un buque no identificado, que se dio a la fuga, como se explica más adelante
Jueves 29 de mayo	Fondeó en Mollendo a 9h a.m. Raygada tomó conocimiento de la presencia en el puerto el 28, de la escuadra chilena. Desembarcó la escolta del Presidente Prado, a pedido de su jefe. Previa orden zarpó para Arica. A poco de salir se encontró con la *Magallanes*, a la que logró evadir, como se explica más adelante.
Sábado 31 de mayo	A 9h a.m. fondeó en Arica. Descargó un cañón Vavasseur de a 250 y varios cajones conteniendo todos sus accesorios y útiles para su montaje y operación; 50 balas cónicas, 25 balas cilíndricas, 25 bombas de casquete, 25 balas de percusión, 25 espoletas, 40 quintales de pólvora Armstrong, 5 quintales de pólvora para fusil N° 2; y 50,000 raciones de transporte más arroz, galletas, frijol, fideos, charqui, azúcar, zapallos. Por orden del contralmirante Montero, las perchas de la cabria, cuadernales y otros útiles. La descarga fue realizada en cuatro horas, con celeridad y trabajando a la claridad de la luna. A las 8h p.m. zarpó para Callao.
Lunes 2 de junio	En la travesía, a la altura de punta Cornejo se cruzó con dos buques, con luces apagadas, no identificados, que eludió. A las 3h p.m. fondeó en Callao, sin novedad. La misión se cumplió con éxito y a satisfacción.

Dos hechos ocurrieron en la travesía hacia Arica: uno, el del buque mercante no identificado que eludió al *Limeña;* otro, la cañonera *Magallanes*, que no pudo dar caza al transporte. En el primer caso Raygada, en su parte al Comandante General de la 3a. División Naval, manifestó que el 28 a la altura de punta Pescadores, avistó un vapor navegando al Norte, que "al divisarnos se aguantó sobre la máquina y cambió su proa hacia afuera de la costa". Su silueta era de un mercante, pero como la maniobra fuese sospechosa procedió a reconocerlo, y además me "convenía ponerme en comunicación para tomar noticias del enemigo", dice Raygada. El *Limeña* desplegó su pabellón y el mercante la bandera inglesa. Para Raygada era un vapor de la P.S.N.C. Al tratar de ponerse al habla, el mercante arrió su bandera y aumentó al máximo su velocidad; tampoco se detuvo al hacer el transporte un tiro de advertencia en blanco. Una hora después se perdió de vista. Lo sucedido le produjo recelo a Raygada, quien decidió no arribar a Mollendo, navegando lejos de costa como precaución.

Al fondear en Mollendo en la mañana del 29, las autoridades le informaron que el 28 en la mañana había zarpado para Callao el vapor *Amazonas* de la P.S.N.C., y estando aún a la vista del puerto se dio con la escuadra chilena, poniéndose al habla con ella. El capitán de puerto de Mollendo en un informe del 1° de junio[248], dio cuenta de este hecho y de su intento de cortar el cable submarino, incorporándose después la *Magallanes*. En la noche dejaron Mollendo. No cabe duda que venía del Callao. Por su parte el corresponsal que viajaba en el *Limeña* relató que fue a las 11h 30m a.m. del 28 cuando el *Amazonas* se puso al habla con las naves chilenas.

La noticia que recibió Raygada, lo llevó a la convicción de que el mercante que se diera a la fuga la víspera fue el *Amazonas*, lo cual lo consideraba una gravísima falta, pues su capitán estaba seguro que el transporte se dirigía a Mollendo en donde se encontraría con la escuadra chilena. La prudencia y tino de Raygada al diferir su ingreso a puerto para el 29, confirman que su apreciación de la situación lo llevó a una decisión sólida.

Ni Raygada ni nadie en Mollendo sospechaba que la escuadra chilena navegaba al Sur arrastrándose por la escasez de carbón, o que uno de sus blindados tuviese una falla en máquinas. Pero ante la posibilidad de que regresase a este puerto, el Jefe de la Escolta del Presidente Prado consideró mejor desembarcar en Mollendo, como se ha dicho. Raygada pidió instrucciones al Supremo Gobierno sobre si seguía para Arica o no, y ante una respuesta afirmativa zarpó de Mollendo.

Pasando ahora al segundo hecho relacionado con la *Magallanes*, Raygada manifestó que a eso de las 7h 30m p.m. del 29, a unas 15 millas de la punta de Coles, con el tiempo algo brumoso, avistó por la amura de estribor un vapor sin luces que navegaba hacia el Norte. El avistamiento fue mutuo y casi simultáneo. Como Raygada apreciase que el otro trataba de interceptarlo, para evadirlo aumentó al máximo la fuerza de máquinas "cerrando todas las válvulas de seguridad" dice, y puso rumbo hacia la costa. Con esto el buque no identificado quedó por la popa, pero al apreciar que trataba de aconcharlo contra la tierra, cambió otra vez de rumbo a estribor y el no identificado quedó ahora por su aleta de estribor, convirtiéndose en una caza que duró cerca de una hora, y como el tiempo se nublaba más, se perdió de vista y siguió su travesía hacia Arica. Raygada estaba convencido que se trataba de la *Magallanes*, tanto por su silueta como por su andar, y dice en su parte que "de no haberse nublado el tiempo, habría alcanzado al *Limeña*". Lo cierto del caso, es que Raygada hizo una rápida apreciación de la situación que lo llevó a la decisión de ejecutar una maniobra que le permitió eludir a la cañonera. El transporte, a toda fuerza de máquinas, mar calma y llana no daba más de 10 nudos en ese momento, dice Raygada y, por lo tanto, recomendaba que antes de desempeñar otra comisión, se reparasen calderas y limpiasen fondos en dique.

¡Bravo por Raygada! Otro marino hábil, valiente, prudente y decidido. Van tres transportes con jefes excelentes: Villavisencio, Sánchez y Raygada.

El Comandante General de la 3ra. División Naval, Carrillo, a la cual pertenecía el *Limeña*, al elevar el informe de Raygada hizo notar el incidente con el *Amazonas* y lo calificó de reprobable porque su capitán conociendo que la escuadra chilena estaba en Mollendo "pudo comprometer muy seriamente el buen éxito de la importante expedición del *Limeña*", y estando a lo acontecido con la *Magallanes*, recomendaba las reparaciones sugeridas. El Comandante General de Marina, al tramitar ambos partes ante el ministro Mendiburu, manifestó que Raygada "trató con tino su comisión, tomando para conseguirlo todas las precauciones necesarias a efecto de salvar la nave y ponerse a cubierto de cualquier tentativa de la escuadra enemiga", comentando también el incidente con el *Amazonas*. Por último, el 7 de junio, el ministro Mendiburu autorizó la reparación de las calderas y el ingreso a dique para la limpieza y pintado de fondos, y envió al Ministerio de Relaciones Exteriores la queja contra el *Amazonas*. En su proveído Mendiburu consigna, además de las autorizaciones mencio-

nadas, que el Comandante General tiene "entre sus atribuciones mandar reparar cualesquiera faltas pequeñas, al intento de que este buque como todos los demás se hallen siempre listos con víveres y carbón suficiente a bordo para poder navegar a la primera orden que se reciba. El *Limeña* debe prepararse pronto porque tiene que salir al mar".

El incidente con el *Amazonas* fue materia de un extenso artículo en *El Comercio*, denunciando primeramente, que su fuga expuso al transporte peruano a caer en poder de sus enemigos por falta de noticias respecto a ellos, que se pudo haber obtenido o no, durante el tiempo que durase la visita y registro que el *Limeña* tenía la facultad legal de practicar. Claro que con esta actitud se comprometía seriamente la neutralidad de Gran Bretaña, si es que efectivamente llevaba contrabando de guerra. Luego el artículo hizo un análisis del Derecho Internacional del Congreso de París de 1856 y resaltó los conceptos de connotados especialistas como sir William Scott, Andrés Bello, Herrera, etc., sobre derecho de visita y registro. Pero lo censurable estuvo en evadir la visita del transporte peruano y aceptar horas antes la del enemigo, por lo cual su capitán Petrie se apartó no solo de la práctica constante, sino de todo principio de justicia y equidad. Expresaba el artículo la esperanza de que realizadas las investigaciones se formulase ante el representante de la Gran Bretaña, vía el Ministerio de Relaciones Exteriores, la protesta del caso pues, concluía, "es poco conforme con las leyes del corazón humano pagar con hostilidades encubiertas la cordial y franca estimación que el Perú ha tenido siempre por la honorable colonia británica". Una información periodística de Arica de fecha 26 de junio, muestra que el capitán Petrie era algo peculiar, pues al entrar con el *Amazonas* a Iquique izó al tope del trinquete la bandera chilena en lugar de la peruana[249].

Lo del contrabando no parecía lógico, pues el buque venía de Valparaíso, había tocado en Mollendo en donde la aduana pudo detectarlo, o días después la del Callao, de donde salió el 31 de mayo para Valparaíso. Lo más probable sería un intercambio de información sobre el combate de Iquique y el pedido de no revelar la situación desventajosa con que se desplazaba al Sur la escuadra chilena.

La reparación de calderas se inició el 8 previa inspección y recomendación de una junta de ingenieros realizada el 4 de junio. Las reparaciones duraron hasta el 27; luego ingresó al dique de donde salió el 30 del mismo mes.

El 21 de junio el Mayor de Órdenes del Departamento informó al Comandante General de Marina que, en cumplimiento de la orden del

18, dispuso que se remitieran al *Limeña* 2 cañones de a 68 Voruz, con todos sus útiles, pasando el expediente al Constructor Naval para que formara el presupuesto por el material necesario para fabricar las cureñas de los 2 de 5 1/4 pulgadas (calibre 60) Parrot que definitivamente debían montarse en el *Limeña*. "Poco después, dice el Mayor de Órdenes del Departamento, - estuvo en este Arsenal el señor Comandante de ese transporte y me indicó que en vez de los cañones de 5 1/4, optará por los de 4 pulgadas del mismo sistema Parrot, de a 30 libras, pues aunque la Junta correspondiente se había decidido en favor de aquellos (5 1/4) él creía mas aceptables éstos (4 pulgadas)". El Mayor de Órdenes continuaba: "Por su parte, el Constructor Naval hizo presente que no podían montarse los cañones Voruz, ni los de a 60 Parrot, sin reforzar antes la cubierta, para darles toda la solidez requerida, por manera que no obstante hallarse listas aquellas piezas y preparado todo su menaje, hasta ahora (21) no han sido enviados abordo. En esta virtud me dirijo a US haciéndole presente tal circunstancia y pidiéndole se sirva indicarme si se procederá a reforzar la cubierta y si las cureñas que deben construirse, sean para las piezas de a 60 o para las de a 30, a fin de poder allanar los obstáculos que se han presentado"[250].

El 30 de junio el Comandante General de Marina al contestar un oficio del Ministro de Guerra y Marina sobre armamento de los transportes, dijo sobre el *Limeña*, que tenía 2 de a 40 Armstrong y que se le pondrían otros 2 de a 60 Parrot[251].

El 3 de julio el Comandante General de Marina informó al Ministro de Guerra y Marina que el transporte estaba listo para zarpar a la primera orden que al efecto se le impartiera, habiéndose dispuesto embarque 100 toneladas más de carbón, faena que se comenzó el mismo día[252].

5.4. TRANSPORTE OROYA

Como se dijera en el capítulo anterior, este vapor fue adquirido de la P.S.N.C. según decreto supremo del 26 de marzo. La necesidad de su compra era una medida previsora. No se contaba con marina mercante nacional a vapor. Si el Perú entraba a la guerra, sus requerimientos de transporte de tropas, armas y pertrechos, no se podrían movilizar en los vapores de la P.S.N.C. o de otro país, por razones de neutralidad, pues era la única línea que brindaba servicios de itinerario en toda la costa Oeste de Sud América. Otra línea de itinerario era la C.S.A.V., pero por lógica aunque estuvieran enarbolando la bandera

inglesa por convenir a sus intereses, no podrían emplearse, aparte de que era una compañía con subvención anual del Gobierno chileno para, precisamente en caso de guerra, pasar a su servicio y atender igualmente sus requerimientos militares, como así sucedió, en efecto.

Una resolución suprema del 17 de abril, fijó la dotación de oficiales y planta numérica de personal, incorporándose más tarde el cirujano de 1ra. clase doctor Tito Melgar, el aspirante Carlos Swet que fuera de la *Independencia*, y el 3er. maquinista Guillermo Stokes, quien solo serviría unos dos meses pues falleció de viruela el 9 de julio en un hospital de Arica. Especial mención merece el aspirante Lizardo Reyes, quien como se viera en el párrafo de la Escuela Preparatoria del Capítulo I, obtuvo calificaciones sobresalientes en nueve cursos. Desde Huacho, el 10 de abril, manifestaba sentirse obligado a prestar sus servicios a la Nación y solicitaba que el Gobierno le asignase el puesto que estimara por conveniente, donando voluntariamente el haber que le correspondiera en beneficio de los gastos que ocasionara la guerra.

La entrega del transporte se realizó el 22 de abril, recibiéndolo su comandante, el capitán de navío graduado Toribio Raygada según inventario formulado con la mayor seriedad. Ese día, a las 2h 30m p.m. se izó, por primera vez, el pabellón nacional[253]. Sin embargo, todo indica que en la recepción no se incluyó una prueba de la planta de ingeniería navegando, cuyos defectos aparecerían días después.

Su primer comandante fue el capitán de navío Toribio Raygada y la dotación de oficiales que zarpó el 16 de mayo del Callao formando el convoy que viajó a Arica, la constituían los oficiales siguientes:

1er. Comandante	Capitán de navío graduado Toribio Raygada
2do. Comandante	Capitán de corbeta Arístides González Vigil*
3er. Comandante	Capitán de corbeta Francisco M. Frías
	Tte. 1°. Julio Chávez
	Tte. 1° graduado Manuel de la Barrera *
	Tte. 2° Ezequiel Cabieses *
	Tte. 2° Manuel Francisco Dávila
	Tte. 2° graduado Jorge Tezanos Pinto **
	Alférez de fragata Juan Vásquez
	Teniente Columna Constitución Antonio Pejovés
	Aspirante de Marina Godofredo Portillo
	Aspirante de Marina Jesús Bustamante
	Aspirante de Marina Melchor Velarde
	Aspirante de Marina Lizardo Reyes
	Aspirante de Marina Pío Forcelledo
	Aspirante de Marina Carlos Calderón

Contador	Rafael Mendivil
Cirujano de 1ra. Clase	Dr. Julio Gómez Sánchez (sin sueldo)
Cirujano de 1ra. Clase	Dr. Tito Melgar
1er. Maquinista	Jaime MacKenne
2do. Maquinista	Jorge W. Stevens
3er. Maquinista	Guillermo Stokes
4to. Maquinista	Alejandro Guillespie

* Indefinido, llamado al servicio

** Con licencia final, por lo que su tiempo de servicios contaba desde la fecha de la resolución que lo llama al servicio.

A continuación la dotación numérica con que este buque partió la noche del 16 de mayo para Arica, haciéndose la advertencia como en el caso del *Talismán*, de que no estaba considerado en el presupuesto por la fecha de compra[254]:

Lista de revista del vapor Oroya - *1879*

DOTACIÓN	Mayo
OFICIALES DE GUERRA	
1er. Comandante	1
2do. Comandante	1
3er. Comandante	1
Teniente 1ro.	2
Teniente 2do.	3
Aspirantes de Marina	6
Sub-Total	14
OFICIALES MAYORES	
Contador	1
Cirujano	2
Sub-Total	3
Columna Constitución	17
MAQUINISTAS	
1er. Maquinista	1
2do. Maquinista	1
3er. Maquinista	1
4to. Maquinista	1
Sub-Total	4
TRIPULACIÓN	
Oficiales de mar	17
Artilleros de preferencia	6
Artilleros ordinarios	6
Marineros	14
Grumetes	14
Cabo de fogoneros	4
Fogoneros	13
Carboneros	10
Sub-Total	84
TOTAL (de capitán a paje)	122

Como en los otros buques, en la dotación había 18 de apellido anglo-sajón, que predominaban en la planta de ingeniería en número de 13.

El 5 de mayo, Raygada solicitó la entrega de 50 rifles con sus municiones para armar a la tripulación. En el trámite, el Mayor de Órdenes del Departamento hizo notar que, anteriormente la Comandancia General de Marina había negado un pedido semejante, aclarando que en esa ocasión era para la guarnición formada por tropa de la Columna Constitución indebidamente considerada como guarnición y no como tripulantes del buque, "mas hoy, decía, creo que la gente del *Oroya* debe estar provista de armas menores, además las que lleve la guarnición que indudablemente se le embarcará". El trámite siguió hasta el ministerio, aunque su resultado no se conoce[255].

Todo indica que en el Plan de Señales no estaban consignadas las inteligencias de los buques para comunicarles órdenes durante la noche menos aún la del *Oroya*, que se acababa de incorporar. Para subsanar esta deficiencia, el 10 de mayo el Mayor de Órdenes del Departamento preparó una combinación de faroles blancos, rojos y azules para cada buque, cuidando que guarden relación con la bandera o distintivos asignados a los buques en el Plan General, y lo sometió a la aprobación de la Comandancia General de Marina, acompañado de un cuadro (no habido). La propuesta fue aprobada y cumplidos los trámites del caso, el 23 de mayo la Caja Fiscal recibió la orden de entregar el monto dispuesto[256].,

Este transporte conformó el convoy que el 16 de mayo zarpó para el Sur con el Presidente Prado. Su participación será tratada en párrafo aparte. De regreso al Callao, al terminar su comisión y fondear a las 2h 30m p.m. del 25, el comandante Raygada presentó con esta fecha un informe sobre los eventos acaecidos[257], que es referencia para la reseña cronológica de su participación, que sigue:

DIA	ACTIVIDAD O HECHO
Antes del 16 de mayo	Embarcó para Arica el material siguiente: Cañones Vavasseur de 250 con sus correderas, cureñas, proyectiles, pólvora, y todos los útiles para su montaje y operación; cajones con rifles y gran cantidad de bultos que compondrían el parque general en campaña del Ejército de Operaciones, vestuario, zapatos y demás.

Viernes 16 de mayo	Embarcó al Presidente Prado, Supremo Director de la Guerra, al Ministro de Bolivia Reyes Ortiz, al general López Lavalle, jefes y oficiales del ejército nacional y al capitán de navío Aurelio García y García, que por orden directa de Prado asumió el Comando Táctico del convoy (OCT). A las 11h 30m p.m. zarpó del Callao con destino a Arica, siguiendo la derrota acorde con las instrucciones del OCT.
Sábado 17 de mayo	A 6 millas al Sur de las islas de Chincha, avistó y reconoció vapor mercante que navegaba al Norte. Durante la visita el transporte detuvo su marcha. Al reiniciar la navegación, el 1er. Maquinista informó sobre defectos en la bomba de alimentación de calderas, necesitando de 6 horas para subsanarlos con el buque parado. El OCT autoriza la separación del convoy, procediendo a fondear en el canal entre isla Norte y del Medio de las islas de Chincha, lo que verifica a las 6h p.m. *La Independencia* acompañó al transporte hasta el fondeadero y luego procedió a estacionarse por seis horas, en la cercanía de San Gallán a esperar al *Chalaco* que estaba retrasado, dando como rendez-vous caleta Atico. Resto del convoy prosiguió su marcha al Sur.
Domingo 18 de mayo	A eso de las 2h a.m. (después de 8 horas de trabajo) zarpó de las islas de Chincha. Las máquinas funcionaban bien y con regularidad, alcanzando buen andar durante todo el día. A las 11h p.m. a la altura de Atico, se reincorporó al convoy, que estaba completo.
Lunes 19 de mayo	El convoy enrumbó hacia la caleta Mollendo. A las 2h p.m. estando al Sur de Islay, avistó vapor procedente del Sur en ruta al Norte. El *Oroya* efectuó la visita identificándolo como el *Ilo* de la P.S.N.C. El transporte y los demás del convoy, fondearon en Mollendo a las 5h p.m. Prado recibió la visita del Prefecto y Autoridades locales. Desembarcaron algunos jefes y oficiales. Se trasbordó carbón al *Huáscar*. Se recibe de tierra 400 odres y 3 bombas. A 11h p.m. zarpó de Mollendo el convoy con destino a Arica.

Martes 20 de mayo	A las 2h a.m. Raygada recibió informe del 1er. Maquinista de falla en la bomba de alimentación, así como en el condensador. Que marcha no puede continuar y necesita que el buque ingrese a puerto. Reunidos OCT, Raygada y dos Maquinistas, y analizada la situación se decidió continuar navegación a máximo andar posible. Como éste excedía en mucho al andar del convoy, se recurrió "a describir círculos con nuestro timón hasta la salida del Sol", después de lo cual navegó en demanda de Arica. Habiendo sido reconocido antes el puerto por el *Huáscar*, el transporte fondeó a las 2h p.m. Merced a la previsión tomada, a las 3h p.m. había descargado los cañones Vavasseur y a las 5h p.m. en lanchas al costado las cureñas, correderas y demás útiles, incluidos 100 quintales de pólvora. Tambien se entregó carbón al *Huáscar*. La descarga continuó hasta las 11h 30m p.m. A las 12h p.m. zarpó del puerto al Oeste como precaución.
Miércoles 21 de mayo	A poco de estar navegando, el 1er. Maquinista informó haberse presentado la misma falla ya referida. Raygada decidió repetir la maniobra de navegar en círculos a toda fuerza durante la noche. A 7h 30m a.m. amarró a boya en Arica. Reinició la descarga y trasbordó parte del parque al *Chalaco*. Se reparó bomba y condensador. A 9h p.m. zarpó al Oeste como precaución.
Jueves 22 de mayo	A las 3h a.m. gobernó en demanda del puerto. Las máquinas, aunque no del todo bien, funcionaron aceptablemente. 1er. Maquinista informó que podía cumplir comisión a Pisagua, y que debía regresar al Callao para reparaciones. En vista de ello, Prado ordenó el embarque en Arica del batallón boliviano Olañeta de 600 plazas, al mando del coronel Martínez. También embarcaron el general López Lavalle y el coronel Vargas, edecán de Prado. A las 10h a.m. zarpó para Pisagua y navegando a toda fuerza, llegó y amarró a boya a las 5h p.m., rápidamente desembarcó la tropa, descargó el resto del parque, todas las raciones de transporte

	y de dotación del buque, quedando con existencia solo para 15 días. Nuevamente el 1er. Maquinista pidió disponer de cinco horas para reparaciones en máquinas, antes de viajar al Callao. Luego de intenso trabajo, zarpa a las 9h 30m p.m. con una caldera en servicio. A 10h 30m p.m. entró en servicio la segunda caldera, lográndose buen andar en el viaje hacia el Norte.
Sábado 24 de mayo	A 4h 20m p.m. encontrándose a 5 millas al Norte de cabo Nazca, avistó por la proa y en rumbo opuesto a 8 millas de distancia, a la escuadra chilena. Raygada aumentó velocidad y maniobró evasivamente hasta el anochecer que reasumió rumbo hacia el Callao.
Domingo 25 de mayo	Al amanecer no había indicios de la presencia de la escuadra chilena. A las 2h 35m p.m. fondeó en el Callao.

Con su parte a Aurelio García y García, Raygada adjuntó el informe del 1er. Maquinista, así como la relación exacta de los víveres dejados en Pisagua. Expresó también la necesidad de que se emprendan las reparaciones en la máquina sin pérdida de tiempo "a fin de evitar en lo sucesivo los peligros en que se ha visto expuesto el buque y garantizar a la vez el éxito de las futuras comisiones que se le confíen". Las fallas experimentadas en la planta de ingeniería son materia de los párrafos que siguen, pues subsanarlas obligó a una estadía de casi 24 días en Callao.

El parte de Raygada estuvo acompañado de varios anexos: N° 1 con el informe del 1er. Maquinista, en que da cuenta del estado de la planta de ingeniería durante toda la operación hasta llegar al Callao; N° 2 a 5 (no habidos), reseña los acontecimientos; N° 6 al 8 contiene el parte del Comandante General de la 2da. División Naval, a la cual pertenece el *Oroya*, capitán de navío Aurelio García y García, dando cuenta de la comisión, y que se verá cuando se reseñe la travesía del convoy al Sur. Al elevar el Comandante General todos estos documentos, llama la atención sobre el anexo N° 1, en el cual se resalta la necesidad que hay de reparar la bomba de alimentación, la bomba de aire, el condensador y cambiar algunos tubos de caldera y portas de hornillas, todo lo cual podía efectuarse en 12 días con personal de la Factoría en número de 2 caldereros, 2 ayudantes y 2 maquinistas.

De no hacerse había el peligro de no poder cumplir a satisfacción futuras misiones. Esta situación también fue expuesta por García y García[258].

El 26 de mayo, el Comandante General de Marina tramitó todos los partes que aprobados, llevaron a la emisión de las órdenes del caso para la reparación de la planta de ingeniería, actividad que tomó hasta el 19 de junio. Durante el período se embarcaron 8,000 raciones de transporte para reponer las que entregara en Pisagua, carbón, pasto seco, cebada y 2 barriles de pólvora, y se decidió la instalación de artillería[259].

¿Qué artillería debía montarse? La orden del 27 de mayo del Comandante General de Marina era que se instalaran 2 cañones de a 70 libras y 2 de a 40. El 29 de mayo, Raygada solicitó el nombramiento de una junta de jefes de marina y del Constructor Naval para seleccionar los lugares en los que se instalarían las piezas, asi como los que servirían para santabárbara y pañol de bombas. La junta, nombrada por García y García, estuvo compuesta por los Comandantes de la *Unión*, *Pilcomayo*, y el Mayor de Órdenes de la División, con el encargo de elegir los lugares adecuados. El 3 de junio, la junta opinó que luego de reforzada la cubierta en los lugares seleccionados, podía montarse 2 de a 70 a popa de los tambores (ruedas), claros de ellos, y 2 de a 70 también a proa de los tambores; además en el castillo 1 de a 40, aparte del ya montado a popa del buque (6 cañones). Pero el 6, García y García al elevar este expediente opinó distinto. Dijo que debían instalarse 2 de a 70 Armstrong donde estaba la escotilla de carga, uno de a 40 en el castillo, sumándose al de a 40 que ya había en popa (4 cañones).

Entre la primera fecha y la orden definitiva de instalación transcurrieron casi 17 días, repitiéndose la marcha y contramarcha artillera como sucediera con la *Independencia*, solo que esta vez los protagonistas del debate fueron la junta ya referida, el Comandante General de la División, el Constructor Naval que tenía que rehacer los presupuestos, y el Ministro de Guerra y Marina, cuyo deseo se impuso al final: que los 2 de a 70 se instalen lo antes posible. Aurelio García y García informó el 9 de junio que continuaba el montaje de los de a 40, pero el 17 prácticamente la víspera del viaje, el montaje de 40 a proa dijo García, iba lento porque el Constructor Naval no remitió los materiales necesarios. Días después, el 30 de junio, de la Haza informó que al *Oroya* le faltaba instalar aún los 2 de a 60 Parrot, y que tenía montados 2 de a 40 Armstrong, elevando el 1° de julio al Supremo Gobierno los pedidos de materiales y mano de obra[260].

Entre tanto, el *Oroya* recibió 50 barriles de pólvora, algunos de ellos rotos y la gente que los condujo embriagados, según parte de Raygada. Hechas las investigaciones ordenadas por de la Haza, quedó establecido que los envases no fueron los apropiados y que al embarcarlos en la fábrica se destaparon dos. El Interventor de Arsenales afirmaba que la gente de la Columna Constitución que hiciera el trasbordo, no estuvo embriagada. Al final, de la Haza sugirió al Ministro que se impartieran las órdenes para que los envases de pólvora en el futuro fuesen los apropiados y evitar asi funestas consecuencias en tierra o a bordo[261].

Para el 19 de junio, había ya demandas para el envío del *Oroya* al Sur. Así, en esa fecha el Comandante General de Marina informaba del inconveniente que estaba retardando la salida del buque, cual era el embarque durante la noche del 18 de una lancha torpedo. Raygada había manifestado haberse frustrado diversos intentos para embarcarla que podían superarse quitándole la máquina y la caldera, pero como nadie la conociera y había que evitar se malograra, consideraba indispensable la presencia del señor Harris, su propietario y proponente como se verá en otra parte. Todo ello había sido comunicado a Lima telegráficamente a las 2h 35m a.m. sin obtenerse respuesta alguna, pero como las dificultades subsistieran, de la Haza exigió del empleado telegráfico le expusiera los motivos, cuyo informe lo llevó a manifestar al Ministro:

> "Con este acontecimiento, me he convencido del mal servicio que antes de ahora he observado respecto a la oficina de la capital, y como aparte de los perjuicios que se ocasionan al servicio, puede tener mas adelante faltas de graves responsabilidades, he creído conveniente dirigir a US esta comunicación, a fin de que se digne acordar las medidas que crea conveniente para que queden arregladas cual corresponden a su institución, las oficinas telegráficas de que me ocupo"[262].

De todas maneras, sin la mencionada lancha torpedo, pero sí con un número no especificado de torpedos de Scott More y Grace, el *Oroya* zarpó el 19 de junio en la mañana en cumplimiento de las órdenes recibidas el 18 del Ministerio de Guerra y Marina y de la Comandancia General de Marina, conduciendo material de guerra y al corresponsal José Rodolfo del Campo. El recuento cronológico que sigue está en base a un parte incompleto (en el Archivo) del comandante Raygada, al relato del corresponsal y otras noticias periodísticas, las cartas de Prado a La Puerta, y una carta personal o particular del comandante Raygada al Comandante General de Marina con fecha del mismo día de regreso al Callao, en la que le reseña el estado sanitario

del buque, las medicinas consumidas y la sucesión de eventos día a día entre el 19 de junio y el 14 de julio, con información utilísima para completar el cuadro de la misión desempeñada con todo éxito y a satisfacción, información que no podía ser distinta de la que había dado cuenta oficial por la vía del Comandante General de la 2da. División Naval, pero que desgraciadamente no aparece en archivos[263].

DÍA	ACTIVIDAD O HECHO
Jueves 19 de junio	Embarcó 25 hombres del batallón Callao N° 4 como guarnición, los torpedos de los señores Scott More y Grace y otros materiales. A 11h a.m. zarpó para Arica vía Mollendo. Velocidad 11.5 nudos
Sábado 21 de junio	A 1h p.m. arribó a Mollendo. Intercambió telegramas oficiales y zarpó para Arica a 6h p.m
Domingo 22 de junio	A 10h a.m. fondeó en Arica. Fue visitado por los generales Prado y Daza, interesados en ver nuevo armamento traído para el ejército. 4,000 hombres esperaban ser armados. Descargó todos los pertrechos traídos del Callao, parte de la cebada y pasto seco. Se embarcaron cajones de municiones para rifle. Se recibieron 20 marineros. A 7h p.m. estando el comandante en tierra, se avistaron luces intermitentes a distancia, hacia el Oeste. El 2do. comandante González Vigil, al sospechar de las luces, reunió a la oficialidad y decidió salir a la mar como precaución, en oscurecimiento. Envió dos guardiamarinas a tierra para informar al comandante. Hasta las 12 de la noche, navegó en alta mar, con luces a la vista. El *Oroya* no fue detectado, perdiéndose de vista las luces.
Lunes 23 de junio	A eso de la 1h a.m. enrumbó al puerto. A poco avistó las luces otra vez por el Nor-Oeste a la altura de morro de Sama. 2do. comandante decidió cambiar rumbo al Oeste hasta que después de 4 horas ya no las vio más. Enrumbó a Arica en donde fondeó a 12h m. El comandante Raygada se constituyó a bordo.
Martes 24 de junio	A 4h p.m. zarpó para Pisagua. A 8h p.m. avistó luces que se aproximaban a interceptarlo. Cambió rumbo al Oeste, aumentando velocidad a 12.5 nudos por precaución.

Miércoles 25 de junio	Continuó navegación nocturna. Raygada decidió regresar a Arica, donde fondeó a las 7h a.m. Tomó conocimiento que el buque avistado era el vapor *Amazonas*, que había fondeado hacía pocas horas. Presidente Prado dispuso cumplir órdenes previas. Zarpó de Arica a 11h a.m. para Pisagua, adonde fondeó a 6h p.m. Descargó artículos de guerra (7 torpedos) y 300 fardos, resto de pasto y cebada. No se pudo más por falta de lanchas y porque Prado había ordenado regreso temprano a Arica. A 8h p.m. zarpó para Arica.
Jueves 26 de junio	A 1h 30m a.m. fondeó en Arica. Según Prado los buques que estuvieron en Pisagua fueron el *Cochrane* y *Magallanes*. Cargó madera, víveres y otros artículos para caleta Ite. Embarcó batallón Artesanos de Tacna fuerte de 300 plazas al mando del coronel Hernández y 50 hombres de caballería del escuadrón Cazadores de Tacna al mando de su primer jefe coronel Albarracín. A 2h a.m. zarpó de Arica, llevando 2 lanchas a remolque. Fondeó en Ite a 8h a.m. desembarcó 350 hombres y materiales para la construcción de cuarteles. Coronel J.M. Ríos, jefe militar de la caleta informó que en la mañana del 23 se avistó buque chileno. A 6h 30m p.m. zarpó de Ite para Mollendo.
Viernes 27 de junio	A 9h 30m a.m. fondeó en Mollendo. Embarcó batallón de línea N° 9 fuerte de 600 plazas (incluso rabonas) al mando del coronel Barriga. A 5h 30m p.m. zarpó de Mollendo para Ite.
Sábado 28 de junio	A 8h a.m. fondeó en Ite. Desembarcó la mitad del batallón. A 5h p.m. zarpó de Ite para Arica, remolcando 2 lanchas.
Domingo 29 de junio	A 7h 30m a.m. fondeó en Arica. Embarcó al general Prado y 2 presos chilenos traidos del Sur. A 12h m. zarpó de Arica para quebrada de Vítor adonde fondeó. Desembarcó general Prado acompañado de un guardia marina. Reconoció playa y regresó a bordo. Zarpó para Arica adonde fondeó a 7h 30m p.m. Prado desembarcó. Raygada ordenó limpiar las partes más importantes de la máquina. Recibió 2 lanchas de carbón y 50 celadores de Tacna. Trabajó toda la noche.

Lunes 30 de junio	Trabajando de amanecida. A 7h a.m. zarpó de Arica. Dejó 25 celadores en quebrada Vítor, siguió al Sur y desembarcó los otros 25 en la de Camarones y también víveres. A 12h de la noche fondeó en Arica de regreso. Por orden desembarcó los dos presos chilenos.
Martes 1° de julio	Se recibió carbón de 8 lanchas y víveres de una. A 12h noche zarpó al Norte llevando a remolque 1 lancha con leña y otra vacía.
Miércoles 2 de julio	A las 7h a.m. fondeó en Ite. Comenzó desembarco de los 300 hombres del 9 que aún quedaban de los 600 embarcados el 27 mayo. Embarcó 700 pacas de pasto, trabajo que se hizo en 30 horas.
Jueves 3 de julio	A 1h 30m p.m. zarpó de Ite al Sur. A 8h p.m. fondeó en Arica. Raygada recibió orden de permanecer sobre la máquina. Embarcó 2,000 soldados bolivianos, venidos de Tacna, que formaban 4 batallones, al mando del general Villamil, armas Remington de las traídas el 2 por la *Pilcomayo* llegada de Callao.
Viernes 4 de julio	A 9h a.m. zarpó para el Sur. La *Pilcomayo* sirvió de escolta por proa. A 11h 30m a.m. fondeó en Pisagua. Desembarcó los 2,000 bolivianos, munición y 200 pacas de pasto de Ite. Se recibió un preso chileno. A 4h p.m. zarpó al Norte. A 11h 30m p.m. fondeó en Arica. Se envió al hospital al maquinista James Stoks con viruela.
Sábado 5 de julio	En Arica, el general Daza visitó el buque y entregó de obsequio a la oficialidad, un anteojo. Se recibió 50 toneladas de carbón. Descargó resto de pasto y cebada.
Lunes 7 de julio	A 2h p.m. zarpó de Arica al Norte. A 7h p.m. frente a Ite, cambió de rumbo al Oeste.
Martes 8 de julio	Continuó navegación en alta mar hasta 4h a.m. Cambió rumbo hacia Mollendo donde fondeó a 4h 30m p.m. Comandante Raygada previno al capitán de puerto de Mollendo, tenga listo para embarcar el miércoles la tropa y víveres, poniendo la señal convenida que indique la entrada libre. Zarpó al Oeste para pasar la noche en alta mar.

Miércoles 9 de julio	A 9h 30m a.m. fondeó en Mollendo. Comenzó embarque batallón Victoria N° 15 (desarmado) fuerte de 800 plazas al mando del coronel Latorre. Embarcó víveres y 42 reses y carneros de propiedad del batallón. A 6h p.m. zarpó al Sur.
Jueves 10 de julio	A 10h a.m. fondeó en Arica. Desembarcó todo el transporte. Recibió armamento y municiones del *Chalaco* y 30 rollos de hilo telegráfico. Embarcó 18 hombres para llevar al Callao. Desembarcó preso recibido en Pisagua. Llegó el *Huáscar* del Sur. A 12h noche zarpó de Arica al Norte. Prado consideró que el transporte debía ingresar a dique para limpieza y pintado de fondos, e instalar en Callao los dos cañones pendientes.
Viernes 11 de julio	A 7h a.m. fondeó en Ite. Se cambiaron fusiles y municiones al batallón N° 9 y se le dejó víveres. A 2h p.m. zarpó al Norte. A 6h 30m p.m. arribó a Pacocha. Entregó al capitán de puerto de Pacocha algunos rifles, municiones y 30 rollos alambre. A 10h p.m. zarpó de Pacocha al Norte.
Sábado 12 de julio	A 7h 30m a.m. fondeó en Mollendo. Entregó algunos rifles y municiones. Formó a todo el personal en toldilla y presentó al alférez de fragata Arístides Vidal. A 10h 30m a.m. zarpó de Mollendo al Norte.
Domingo 13 de julio	A 2h p.m. se pasó Revista de Presencia. Presentes 160 hombres de capitán a paje.
Lunes 14 de julio	A 1h 45m p.m. fondeó en Callao. Total 26 días de operaciones.

Con su informe por el zarpe del transporte para Arica, el Comandante General de Marina adjuntaba tres relaciones de todo lo que conducía el *Oroya* para la Dirección de la Guerra y el Comandante General de las baterías de Arica y fuerzas existentes, de la cual se extracta lo siguiente:

- Para los cañones de a 250 libras Vavasseur: Partes y artículos;
- Para los cañones de a 150 libras, Parrot: alzamiras, espoletas, fulminantes, 50 bombas y 150 balas sólidas;
- Para cañones de a 100 libras Parrot: accesorios y alzamiras;
- Para cañones de a 68 libras, Voruz: accesorios y 200 bombas;

- Vestuario, raciones de transporte,pasto seco y cebada;
- Pasajeros en número de 7: Federico Scott More, 3 del ejército y 3 soldados licenciados.

Aunque en el oficio se dice que llevaba los torpedos de los señores Scott More y Grace sin detallarlos y demás artículos que ellos embarcaron, es de entender que esos artículos eran los relacionados con los torpedos.

El 14 de julio el Comandante General de Marina informó que el *Oroya* había fondeado en ese día procedente de Arica y Pisagua[264].

El Comandante Raygada, en su carta a de la Haza, le hace un resumen de los 26 días de comisión en el Sur, en el que manifiesta lo siguiente:

Transporte de 3,800 soldados a diferentes puntos

Ite	950
Arica	800
Quebrada Vítor	25
Quebrada Camarones	25
Pisagua	2,000 (bolivianos)

Transporte de carga

Arica	Pasto, balas y otros elementos de guerra
Pisagua	idem
Ite	Materiales para la construcción de cuartel
Pacocha	Armas menores y 30 rollos de alambre telegráfico.

Otros:

Se llevó a diferentes puntos a varios oficiales de ejército e individuos particulares en comisión de importancia.

Respecto al estado sanitario observado desde el 27 de abril hasta el 14 de julio es como sigue:

"La marinería inclusive carboneros, no es compuesta de gente escogida, pues, se encuentran algunos que padecen tercianas algunos meses; hay uno que padece de epilepsia, otros sifilíticos y algunos raquitos(sic).

A consecuencia del embarque de las primeras 500 toneladas de carbón, se desarrolló entre la gente (los más débiles) una ligera tos acompañada de calentura, la que fue combatida con bebidas de flor de tilo, tolú, yaque y polvo Dowers, medicamentos que hicieron desaparecer la enfermedad a los 3 días.

El herrero Dowley (europeo) enfermó con disentería, a los dos días se le combatió dicho mal; pero a consecuencia del abuso de licor y alimentos durante la convalescencia, recayó en tan malas condiciones, que fue necesario remitirlo al hospital en tierra, en donde murió el 9 de mayo.

El 1° de julio enfermó el 3er. Maquinista James Stoks y habiéndose aparecido a los 4 días la viruela, se le mandó al hospital en tierra (Arequipa) en donde murió al 2° día.

El 10 del presente estando fondeados en Arica amanecieron 4 oficiales y 4 marineros con fiebre catarral la que ha desaparecido a las 48 horas con sudoríficos y purgantes.

Entre la gente de transporte que se ha estado conduciendo de un sitio a otro, no han faltado siempre algunos enfermos que medicinar diariamente de diferentes males.

Desde el 27 de abril hasta la fecha no han faltado en la tripulación (160 hombres) enfermos diarios que asistir, pues cuando no han sido por enfermedad sorpresiva lo han sido los enfermos permanentes de terciana.

Los enfermos que actualmente existen son:

5 señores oficiales y 12 tripulantes".

Es un hecho que hoy las existencias de medicinas en las enfermerías de los buques son muy diferentes a las usadas en 1879, pero es interesante reproducir cuáles fueron aquellas consumidas en ese período, de manera que pueda servir de referencia a algún investigador de la historia de la medicina naval, que se reproduce en páginas siguientes.

El 10 de julio, el Comandante General de Marina al acusar recibo de una nota del Ministro de Guerra y Marina del 9, le informó haber ordenado la baja de la dotación del *Oroya* del teniente 2° Manuel Francisco Dávila. El caso era que este teniente estaba casado con una chilena y de ahi las sospechas, por lo que se había ordenado un sumario. El Comandante General, sin embargo, manifestaba que antes de iniciarlo para averiguar las acusaciones hechas, hacía presente que Dávila había "observado hasta el día en las diversas dependencias del ramo y buques donde ha servido la mejor conducta, mereciendo el aprecio de sus inmediatos jefes; y el que suscribe puede responder de que es incapaz de traicionar los sagrados deberes de peruano en la actual contienda en que se halla empeñada la Nación". De todas maneras, decía, que si el Gobierno insistía en el sumario, pedía se le comunicara[265].

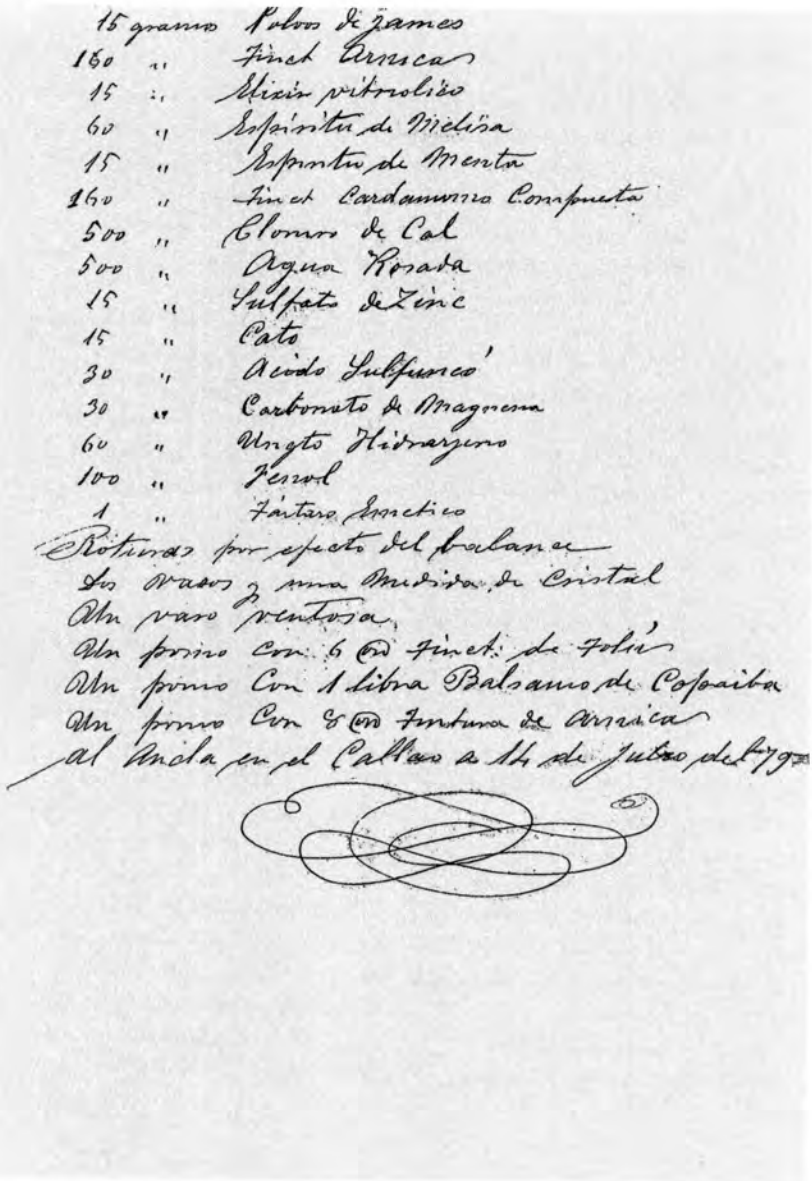
El *Oroya*, pues, desde su incorporación el 22 de abril, cumplió en el trimestre comisiones al Sur del 16 al 25 de mayo, y del 19 de junio al 14 de julio periodo este en que burló repetidas veces los patrullajes de la escuadra chilena, con lo cual el comandante Toribio Raygada se une a los otros tres comandantes de transportes en una demostración de cumplimiento eficiente y satisfactorio de la misión. Desde su incorporación a la escuadra, había operado un total de 32 días.

Una nota periodística de Arica del 26 de junio, informaba que el *Oroya* acababa de burlar a "nuestros competentes y muy militares enemigos". El *Oroya* estuvo en Pisagua el 25 inmediatamente después

Los Medicamentos que se han consumido desde el 28 de Abril hasta la fecha son los siguientes

500 gramos Aceite Castor
100 " — Acido Tartarico
250 " Amoniaco liquido
35 " Acetato de Amoniaco
250 " Agua de goloiard
60 " Algodon
1 litro Alcool
500 g Aceite Calcareo
100 " Acido Jenico
150 " Alcanfor
150 " Aceite Almendras
190 " Acetato de plomo
150 " Balsamo Catolico
600 " Balsamo Copaiba
106 " Bicarbonato de Soda
16 Metros Bendas
535 gr Cebada
20 " Cloral
2 cajas Capsulas de Copaiba
200 gr Cremor Tartaro
1 Metro Caustico
30 gramos Calomel
50 Cent Esparadrapo
60 gramos Eter Sulfurico
500 " Flot de Filo
4 gramos Fierro por el hidrogeno
250 — " Goma
4 — gemingnitas
500 g Harina de Linaza
200 gramos Hilas del pais
60 Hilas inglesas
15 Ipecacuana
250 Linasas
60 Lanolano
590 Liniamento alcanfor
30 — Masa azul
500 " Mostaza
30 " Cristales de potasa
30 " Oxido de Zinc
3 parches de Per de Borgona
30 " polvos de Dower
80 — perlas de Eter
30 gramos polvos de Ruibarbo
100 pildoras purgantes
200 gramos Sulfato de Magnecia
30 " " Quinina
30 " Subcr. Bismutz
1 Caja Seidlitz
1 " Soda
200 gramos Ungto Simple
60 — Finct Agengo
90 " " Folu
25 " Ungto Amarillo
20 " precipitado rojo
30 " Yoduro de Potasa
20 " Finct. perclor Fierro
60 " Finct Genciana Cp.
6 " Ext. Opio

MINISTERIO DE MARINA
Archivos Públicos
ARCHIVO
Museo Naval del Perú


15 gramo Polvos de James
160 " Tinct Arnica
15 " Elixir vitriolico
60 " Espíritu de Melisa
15 " Espíritu de Menta
160 " Tinct Cardamomo Compuesta
500 " Cloruro de Cal
500 " Agua Rosada
15 " Sulfato de Zinc
15 " Cato
30 " Acido Sulfurico
30 " Carbonato de Magnesia
60 " Ungto Hidrargiro
100 " Jerol
1 " Tartaro Emetico
Rotura por efecto del balance
Dos Vasos y una Medida de Cristal
Un vaso rentora
Un frasco Con 6 Onz Tinct. de Tolú
Un frasco Con 1 libra Balsamo de Copaiba
Un frasco Con 8 Onz Tintura de Arnica
al Anda en el Callao a 14 de Julio de 79

Relación de las medicinas y equipo de enfermería con que contaba el transporte *Oroya*, en el mes de julio de 1879.
(Reproducida del Archivo Histórico de Marina).

de que los buques chilenos destruyesen las últimas lanchas que quedaban. A pesar de eso, desembarcó gran cantidad de material de guerra; el ayudante de Prado, capitán Yéssup, bajó en Pisagua para cumplir una importante comisión. Cuando Raygada estaba por terminar la descarga, recibió un telegrama de Iquique avisándole que de ahí había salido una corbeta chilena, pero solo después de desembarcar todo lo que pudo, Raygada recién salió para Arica a ponerse "al abrigo de nuestras preciadas baterías". Concluía el artículo expresando:

> "El poder naval del Pacífico, como ellos se llaman, permite que un buque al que una bala de rifle puede atravesar, refuerza a su enemigo, casi a tiro de cañón de sus vencedores cañones. ¿Dónde está esa superioridad numérica y material tan decantada, que permite esta clase de burlas?

En esa misma nota, se menciona que el *Amazonas* al entrar a Iquique izó la bandera chilena y no la peruana[266]. ¿Sería este el preludio de su venta por la P.S.N.C. al Gobierno chileno?

6. *DETERMINACIÓN DE LA CONCEPCIÓN ESTRATÉGICA NAVAL*

Una concepción estratégica, en este caso naval, no podía en esa época, ni puede serlo jamás, consecuencia de lo que los marinos enuncien solos o en concierto con los políticos y otras instituciones de las fuerzas armadas, si no tiene en cuenta el objetivo político que se desea apoyar en su logro. Este objetivo debe y tiene que ser válido para que satisfaga su propósito. Si no lo es, todo el proceso de toma decisiones nace y se desarrolla viciado, con las mejores perspectivas de fracasar.

El principio del objetivo es el único permanente y real. Nadie actúa si no tiene un objetivo, pero para que sea válido debe tener en cuenta que satisface el propósito que busca lograr frente a otro Estado o empresa, que se cuenta con los medios dentro de un contexto de riesgo calculado por cumplirlo, o no. Esto es milenario y no invención actual, y rige no solo para el accionar del Estado en el campo de seguridad nacional u otro, sino también para cualquier actividad empresarial o personal. Son estas ideas centrales las que servirán para los párrafos que siguen.

6.1. *OBJETIVO POLÍTICO INICIAL DE LA ALIANZA*

Con la difusión del Tratado de Alianza defensiva de 1873 con Bolivia, aprobado en su oportunidad por los respectivos Congresos,

los peruanos, bolivianos, chilenos y mundo en general, tomaron conocimiento que el Objetivo Político de largo plazo de la Alianza, y no otro, era: "Defender a las Altas Partes Contratantes contra toda agresión exterior emprendida para privarlas de una porción de sus respectivos territorios, con el fin de conservar su independencia, su soberanía e integridad territorial".

Para Bolivia, su límite territorial sur quedó establecido en 1874 después de negociaciones pacíficas con Chile, fijándose en el paralelo de 24°S. En consecuencia, se extendía desde ahí hacia el Norte hasta la quebrada del Loa. El Perú, pues, no era limítrofe con Chile. El Objetivo Político de largo plazo satisfacía el anhelo constitucional de ambos países y era, además, consecuente con el deseo de mantener la paz en la región y promover su bienestar, sueño americano.

Para lograr cualquier objetivo se requiere de medios que, para este caso en que se involucraba la seguridad nacional, debían ser políticos, financieros, económicos, sociales y militares, que resultan siempre ser interdependientes. En cuanto a los políticos, el Tratado contemplaba la participación de otros países, lo que significaba el seguimiento de una política exterior, a cargo de la diplomacia, bajo la dirección de la Presidencia. Por acuerdo de ambos Gobiernos solo se gestionó la adhesión argentina, sin éxito. Después de ello, el Tratado quedó prácticamente en el olvido, al extremo que el Ministro Plenipotenciario del Perú en La Paz, Quiñones, nombrado en octubre de 1878, al hacerse cargo de su puesto ya en febrero de 1879, informaba no existir ejemplar alguno en la Legación, ni conocer su contenido.

Las precarias relaciones chileno-bolivianas desde años atrás, fueron siempre una preocupación, que se atendía por la diplomacia. En efecto, conviene recordar que en las sesiones de Consejo de Ministros del 27 de marzo y 2 de abril de 1877, como resultado de los informes del Ministro de Relaciones Exteriores, se analizó la posibilidad de "graves y próximos conflictos entre Bolivia y Chile", y los peligros que ellos envolvían para el Perú por "la naturaleza de las relaciones que los ligan a ambos Estados y especialmente a Bolivia" (en referencia al Tratado secreto de 1873). Se debatió también, los planes chilenos respecto a sus ambiciones territoriales en el litoral boliviano. Obviamente, en estos debates debía incluirse a los otros medios que tienen que ver con la seguridad nacional, expresada en el Objetivo ya comentado. Así, se trató de la necesidad de aumentar las fuerzas militares y concretamente, aumentar las fuerzas navales con buques poderosos y modernos. Pero también se reconoció que el estado de la hacienda pública no permitía disponer de fondos. Finalmente, se encargó a la

diplomacia hacer un seguimiento de las relaciones entre Chile y Bolivia que, de continuar alarmantes, decía Prado, "se ordenará la compra de los buques necesarios cualquiera que sea el sacrificio que esto demande". El seguimiento no se hizo y fue, precisamente durante 1878, que esas relaciones se agudizaron al extremo que Chile advirtió al Gobierno boliviano en noviembre de ese año que, de no anularse la ley que creaba el gravamen al salitre, consideraría nulo el Tratado de Límites de 1874 y los retrotraería a aquellos de 1866. El vacío diplomático durante 1878 en la Paz fue, pues, funesto. Recién en febrero y marzo de 1879 se recurrió al medio diplomático para interponer los buenos oficios y la mediación, pero sin éxito. Bolivia, por su parte, también fue negligente en el uso de la diplomacia, pues durante 1878 su representante en Lima, no alertó, ni coordinó acción alguna, que evitara llegar al *casus foederis*. El arbitraje entre Chile y Bolivia, contemplado en el Tratado de 1874, tampoco fue usado. Hubo, pues, medios de política exterior que no se usaron oportuna y eficazmente.

En cuanto a los medios financieros y económicos, las crisis en que se vieron inmersos ambos países aliados durante los años previos a la guerra, centró el interés y accionar de los Gobiernos en cómo sobrevivir. Eran aliados pero en bancarrota. Lo reseñado de las sesiones de Consejos de Ministros en 1877 es indicativo de su influencia en los otros dos medios.

En lo que hace a los medios sociales, el carácter secreto de la Alianza soslayó la participación de la población y su análisis por los medios de expresión. Estos últimos, sin embargo, algo barruntaron en lo que respecta a las ambiciones territoriales chilenas, pues ellas habían sido mencionadas en la prensa de este país.

Los medios militares no escaparon al sombrío olvido de su reforzamiento y alistamiento. Los efectivos de los ejércitos se habían reducido. En el Perú se remonta a la época de Balta, conforme consta en los presupuestos bienales aprobados y la evidencia más contundente de ello está en el del bienio 1879-1880 aprobado por el Congreso en febrero de 1879, cuando ya era un hecho la amenaza a la seguridad nacional. El caso del poder naval de la Alianza es más dramático y de particular trascendencia, en especial porque ella dependía exclusivamente de la escuadra peruana. En 1871, siendo el Perú la principal potencia marítima militar en el Pacífico, se ordenó su desarme. En ese año, Chile inició las acciones para ordenar la construcción de dos blindados modernos y potentes. El Perú perdió esa condición a partir de la incorporación de dichos buques a la escuadra chilena. Esta pérdida de superioridad fue reconocida y admitida en muchas sesiones

del Consejo de Ministros durante años, y en las legislaturas del Congreso. La respuesta fue siempre de una reminiscente poesía: no hay fondos. Jamás se planteó una alternativa financiera concreta y viable. En el supuesto de que sí hubiera sido y rechazada internacionalmente, la situación era de una vulnerabilidad tremenda que obligaba a ser muy cauto en cuanto al seguimiento de la política internacional.

Anteriormente se ha dicho que para lograr un objetivo se requiere de medios. Pues bien, si éstos no son suficientes, se puede recurrir a acciones dilatorias mientras se acopian aquellos a fin de contar con los que sean apropiados para garantizar su cumplimiento. El problema pareció residir en que se olvidó que la existencia del objetivo estaba plasmado en un tratado que había ido a parar a una buhardilla de papeles viejos desde el primer aniversario de su ratificación, y que fuera desempolvado por Bolivia en 1879. De todas maneras, nunca se hubiera podido cumplir por insuficiencia de los medios y desdén de las personas responsables.

Mantener un tratado como el mencionado implicaba un riesgo para ambos signatarios, en razón de la marcada inestabilidad política de los Gobiernos y sus crisis financieras y económicas. Como cayera en el olvido, no se buscó anularlo o modernizarlo, pues como se ha visto, en 1877 hubo alertas en cuanto a los riesgos que implicaban para el Perú las amenazas a la integridad territorial de Bolivia. El objetivo expansionista chileno hacia el este acababa de ser contenido por Argentina, en diciembre de 1878. A pesar del impulso expansionista chileno hacia el Norte, el riesgo mayor provenía del accionar político del Gobierno de Bolivia, sobre el cual Perú no tenía injerencia alguna, aunque sí legítimo interés en mantener contacto y coordinación eficaz, lo que tampoco ocurrió como está demostrado por su desconocimiento del desarrollo de las negociaciones de 1878 entre Bolivia y Chile.

El costo de las consecuencias de un *casus foederis* nunca fue calculado, aunque de todas maneras sin medios para cumplir el objetivo, los beneficios serían escasos, nulos o negativos. Chile había obtenido la superioridad naval sin disparar un solo tiro. El Perú sabía, también, que a partir de ese momento, Chile sería inaguantable, en cuanto a sus pretensiones. Correr el riesgo de mantener vigente el tratado sin tomar las precauciones del caso, a partir de esa situación no era lógico y, por lo tanto, las pérdidas serían mayores de seguir con la Alianza.

A pesar de ello, todo indica que la alianza se había mantenido y mantendría, para disuadir a Bolivia de entrar en pactos con Chile en

contra de la integridad territorial del Perú, como efectivamente le propusiera Chile años atrás y, específicamente, antes de abril de 1879. Esta posibilidad debió sopesarla el Perú durante el tiempo que duró la Alianza, para adoptar las medidas políticas, económicas, sociales y militares a fin de encarar los riesgos a su integridad territorial, ya como aliado de Bolivia frente a Chile, o para enfrentar una alianza chileno-boliviana contra el Perú.

Por todas las razones aquí reseñadas en cuanto a los medios disponibles y al riesgo calculado, el Objetivo Político de largo plazo de la Alianza defensiva, bien concebido en cuanto a su finalidad y propósito, no fue válido desde un comienzo, y menos aún seis años después. Si, como se dice, la mejor defensa es el ataque, en este caso demostrado está que en los seis años transcurridos desde su ratificación, no se estudió conjunta ni particularmente plan alguno para tomar la iniciativa ante un hipotético ataque de Chile contra la Alianza y peor aún, siendo todo el accionar político, financiero, económico, social y militar de los aliados negligente, por decir lo menos, condujo al fracaso el Objetivo Político de largo plazo, concepción que ha sido una constante histórica: no tener cabida en el accionar de los Gobiernos peruanos que se han sucedido desde la Independencia.

6.2. NUEVO OBJETIVO POLÍTICO DE LA ALIANZA

Pero ya en 1879, con la guerra declarada, había que definir un nuevo Objetivo Político de mediano plazo de la Alianza, real, de emergencia, con el mismo propósito que el anterior, pero con una nueva tarea, que podría enunciarse como sigue:

> "Expulsar a Chile, sin condiciones, del territorio boliviano invadido y eliminar la amenaza de invasión territorial al Perú, con el fin de asegurar la soberanía, independencia e integridad territorial de los Aliados".

Las gestiones de mediación peruana se enmarcaron en el retiro de las tropas chilenas, sin condiciones. La invasión de Bolivia era un hecho. La de Tarapacá estaba en los planes del Gobierno de Chile desde un comienzo, y en los órganos de opinión que la pregonaban. La tarea no sería posible en un año. Llevaría tiempo y en ella jugaba un papel fundamental, desde el inicio, el control del mar, tanto para que Chile pudiera invadir Tarapacá, como para que la Alianza lograse la expulsión incondicional del territorio boliviano invadido.

Nuevo Objetivo, nuevo análisis de los medios disponibles y del riesgo calculado. Los financieros, económicos y militares, como se ha visto, seguían precarios. Para lograr el Objetivo, los Aliados debían

aumentar y desplegar sus ejércitos permanentes o de línea, hacia el Sur; movilizar sus respectivas Guardias Nacionales, es decir, su población, las cuales no estaban organizadas ni entrenadas, ni disponían del armamento en la cantidad y calidad apropiadas. La fuerza naval peruana era inferior en número y poder de fuego frente a la chilena, lo cual hacía más inseguro el desplazamiento por mar de tropas del ejército peruano y aliado. El despliegue del ejército boliviano hacia el litoral lo era por caminos agrestes, pasando antes al Perú y desde ahí por mar hacia su territorio ocupado, como una fuerza de invasión. Esto tenía que ser así, por la falta de caminos terrestres por el desierto de Atacama, aparte de lo inhóspito del mismo. El bloqueo de Iquique y las incursiones chilenas contra los puertos del departamento de Tarapacá, anularon la generación de divisas por la exportación del salitre y del guano, necesarias para hacer frente a la guerra. A esto se agregaba la demanda de los tenedores de bonos de la deuda peruana. La invasión del territorio boliviano había privado a su Gobierno del ingreso por la explotación del salitre, mejorando en cambio los del Gobierno de Chile.

El logro del Objetivo no estaba exento de riesgos, por supuesto, y el medio más influyente para aliviarlos y decisivo, era el poder naval peruano. Así fue reconocido por tirios y troyanos, desde el primer momento de la guerra.

No se ha encontrado documentación que especifique fuera ese el Objetivo Político de mediano plazo de la Alianza en abril/mayo de 1879. Sin embargo, cabe recordar que durante la mediación del Perú en marzo de 1879, a instancias de Bolivia, se planteó el retiro, sin condiciones, de las tropas chilenas del territorio boliviano invadido. Así, pues, el Objetivo que se ha deducido y enunciado, respondía al fin buscado, pero tenía una gran restricción en su logro por los medios disponibles y un alto riesgo. La alternativa era la rendición.

Las discusiones en las Juntas a que se refiere Mariano Felipe Paz Soldán en su obra histórica, indican que los proyectos analizados y decididos buscaban contribuir al logro del Objetivo Político de mediano plazo de la Alianza, mediante acciones en los campos de la diplomacia, político, financiero, económico, social, militar terrestre y naval. En el Perú no existía un sistema de defensa nacional, como se ha visto en el capítulo I. Pero el tríptico básico: político, económico y militar, jugó su papel con entusiasmo y patriotismo. Pero eso no basta en una guerra, si no hay los medios con que actuar, ni se miden los riesgos por acción u omisión.

6.3. LA CONCEPCIÓN ESTRATÉGICA NAVAL INICIAL

El Gobierno buscó un consenso inicial de la sociedad sobre la conducción de las operaciones navales contribuyentes a lograr el Objetivo Político y es así, cómo ante la presión de la opinión pública, convocó a lo que podría denominarse una Asamblea de ciudadanos escogidos que, por la forma en que se desarrolla no fue precisamente una Junta de Marinos, como en la historia se las ha llamado. Así es que acá se les llamará Asambleas de Operaciones Navales. Y esto porque, como se ha dicho, del resultado de la guerra marítima dependía el de la guerra misma. Luego en este Tomo, interesa definir cual sería la misión a cumplir por la fuerza naval para contribuir al logro del Objetivo Político de mediano plazo de la Alianza .

Un primer indicio está en la orden verbal que recibiera del Presidente Prado el capitán de navío Aurelio García y García para operar con la *Unión* y *Pilcomayo* en el litoral sur, apenas 48 horas después de iniciada la guerra: "Cruzar la vía de comunicación de la escuadra chilena". A estar por la situación en esos días, el propósito de esta tarea no podía ser otro que interferir con el abastecimiento logístico de la escuadra adversaria que bloqueaba Iquique.

Casi un mes después, el Comandante General de la 1a. División Naval recibía el 15 de mayo del Ministro de Guerra y Marina, antes de zarpar al sur, una tarea más completa, que habida cuenta de la tarea del Objetivo Político de mediano plazo de la Alianza, lleva a considerar como misión la que sigue:

> "Apresar o destruir los buques o cargamentos chilenos en las costas de Chile y Bolivia, y hostilizar de todos modos al enemigo en mar o tierra, con el fin de contribuir a expulsar a las fuerzas chilenas del territorio boliviano invadido y a eliminar la amenaza de invasión territorial al Perú".

Esta misión debía cumplirse en un ámbito geográfico definido, común para ambos adversarios y que se describe a continuación.

Sea propicio el momento para hacer notar que el énfasis de la guerra declarada estaba en la obtención del control del mar. En efecto, en vista de las operaciones que la escuadra chilena venía desarrollando desde el 5 de abril hasta el 11 de mayo, se puede enunciar su objetivo naval, con un grado aceptable de certeza, a partir de la decisión del almirante Williams Rebolledo, como:

> "Bloquear Iquique y destruir todos los elementos de carguío del guano y salitre en Tarapacá afectando la generación de recursos fiscales necesarios al esfuerzo de guerra, e impedir su fortificación, con el fin de conquistar el control del mar mediante la destrucción, neutralización o

captura de la escuadra de combate peruana, y de sus transportes, y apoyar la invasión de Tarapacá".

Conviene advertir que este enunciado de la decisión de Williams Rebolledo, se fundamenta en la orden que recibiera el 3 de abril del Ministro de Guerra y Marina, que decía:

"Procurará destruir o inhabilitar escuadra peruana, impedir fortificaciones de Iquique o destruirlas, aprehender transportes y bloquear puertos y proceder en todo con amplias facultades. Avisen su partida y propósitos. *SAAVEDRA*".

Le dejaba libertad de acción. En cambio la otra orden del 31 de marzo del Ministro de Relaciones Exteriores decía: "Escuadra esté lista para zarpar Callao. *FIERRO*". Rafael Sotomayor, nombrado Secretario general de Williams Rebolledo y del General en Jefe, le llevó el mismo mensaje y la finalidad del viaje. Williams Rebolledo tuvo pues, en cierto momento dos órdenes: una de Fierro y otra de Saavedra. Se ciñó a la de este último que le daba amplias facultades. Escogió Iquique y no Callao. Escogió un método indirecto para buscar el combate con la escuadra peruana, en vez del directo que le ordenaron[267]. Quedaba fijado, pues, el énfasis en la guerra naval.

6.4. EL ESCENARIO MARÍTIMO

En toda guerra, el conocimiento del ámbito geográfico en donde se desarrollan las operaciones bélicas terrestres y marítimas es de primordial importancia, pues condiciona muchas de las decisiones que se adoptan o se planea adoptar. Para los fines de la guerra naval, el escenario marítimo recibirá especial preferencia en su descripción, como se verá a continuación.

El Teatro de Guerra Marítimo abarcaba desde el golfo de Panamá en latitud 9° Norte, hasta el estrecho de Magallanes en 56° Sur, sin límite hacia el Oeste. Entre esas latitudes, el litoral peruano se extendía desde 3°24' Sur hasta 21°30' Sur, quebrada del río Loa. El litoral boliviano desde este último río hasta 24° Sur, si se tiene en cuenta el Tratado de Límites entre Bolivia y Chile de 1874, y el litoral de este país, desde dicho paralelo al Sur. Como se aprecia, Perú y Chile no eran países vecinos o limítrofes.

Dentro de él se puede considerar el sector, que se le denominará Teatro de Operaciones Marítimo (TOMA), que se extendía entre el Callao en 12° Sur y Valparaíso en 33° Sur. En las travesías a vela en aquella época, al navegar hacia el Sur, a veces era necesario dar bordadas que alcanzaban 150 millas o más de la costa. Ello llevaría a considerar

una área de unas 200,000 millas cuadradas frente a ese tramo de costa, que por supuesto escapaba a su control efectivo por parte de ambas escuadras adversarias. Visto que la mayoría de las operaciones fueron realizadas por barcos a vapor, sólo se va a considerar el límite Oeste a unas 60 millas. Por lo tanto, el TOMA abarcaría una área de unas 83,000 millas cuadradas, enorme aún para su control con los medios disponibles por ambos adversarios en el mar.

6.4.1. Características geográficas del TOMA[268]

6.4.1.1. Meteorología

En general, en la costa peruana, los vientos del Sur Suroeste al Este Sureste, llamados Alisios, son constantes en las diversas horas del día a la noche. Aquellos que soplan del Este Sureste al Sureste de tierra hacia el mar, se llaman Terral. En cambio, se llaman Virazón los que soplan del Sureste al Sur Suroeste. Este último se deja sentir entre las 10 y 11 de la mañana hasta la puesta del sol, en que principia a aflojar para dejar paso gradualmente al Terral, brisa regularmente fría y húmeda que se sostiene hasta la mañana, y de menos fuerza que la Virazón. Los vientos de mayor intensidad y constancia, que nunca pasan los límites del denominado frescachón, son aquellos que soplan del Sureste al Sur Sureste. La costa del Perú no es visitada por temporales de ninguna clase; jamás truena ni relampaguea; la marea barométrica es de poca consideración.

Las lluvias, que no pasan de ser débiles garúas, se experimentan entre junio y agosto. Al navegar retirado de la costa, suele presentarse el cielo y el horizonte con cariz aturbonada, capaz de alarmar a quien no esté acostumbrado a observar que, en estos parajes, no es indicio sospechoso.

En los meses de abril a agosto y hasta unas 3 o 4 millas de tierra, se dejan sentir, en la mañana, ventolinas del Norte al Oeste, pero rara vez duran un día, siendo lo más común que no pasen de 5 a 6 horas. En los meses de noviembre a marzo, las calmas son frecuentes en las mañanas y se experimentan casi siempre en los puertos y cerca de tierra, hasta las 10 u 11, en que principia la Virazón. A veces, en ese período, las calmas pueden durar 2 a 3 días seguidos. La zona comprendida entre el morro de Chala y el puerto de Iquique es la más expuesta a las calmas, y de mayor duración.

De diciembre a principios de mayo, y entre Chala y punta Aguja, se experimentan frecuentes neblinas, que llegan a ser de tal densidad,

que muchas veces la visibilidad es nula a un cumplido (equivalente a una eslora) del buque. No es raro que duren entre 24 y 36 horas. La humedad atmosférica, conocida como relente, es notable y se experimenta en la noche en todos los puertos e inmediaciones a tierra de la costa peruana. Los costados, cubiertas y todo lo que un buque presenta expuesto al aire libre, se moja en muchas ocasiones como después de un baldeo.

Las cuatro estaciones se suceden sin que se operen cambios pronunciados en la temperatura. En invierno no puede decirse que se experimente jamás un verdadero frío. En el verano se experimenta algún calor desde la mañana hasta 2 a 3 de la tarde. A bordo, a la sombra, varía entre 21 y 28 grados centígrados. La primavera y otoño casi pasan desapercibidas. En general, se goza de una temperatura media a lo largo de todo el año.

Especial mención merece el departamento de Tarapacá, por haber sido el principal escenario de la mayoría de acciones de guerra en 1879. Su litoral estaba comprendido entre la quebrada de Camarones por el Norte, y la desembocadura del Loa por el Sur, en una extensión de 162 millas náuticas en dirección Norte-Sur. Con el mismo criterio antes mencionado, el área marítima frente a ella equivaldría a unas 10,000 millas cuadradas. Su clima es benigno, caracterizado por la humedad atmosférica proveniente de la evaporación de las aguas del mar, que da lugar a espesas neblinas conocidas como "camanchacas", las que se detienen ante los farallones de la costa donde se posan o duermen por muchos meses. A veces estas nubes bajas se resuelven en finas garúas. Durante el verano el cielo se despeja en las regiones del litoral, pero solo durante unos días.

La temperatura media en el litoral es de 18 grados centígrados, pero en el desierto el aire es seco y pasan muchos años sin que llueva. Aquí la temperatura varía entre 0 y 40 grados centígrados. En el día muy caluroso; después del ocaso se enfría rápidamente. En la costa, en los meses de abril a junio, el clima es brumoso especialmente al amanecer.

El tramo de costa del TOMA entre la quebrada del Loa y Taltal, Chile, en 25° Sur, goza de características similares a las ya descritas. En la zona de costa del TOMA entre 25° Sur (Taltal) y 33° Sur (Valparaíso) el viento es del Sur o Sureste durante nueve meses de doce. En los otros tres hay algunas calmas y brisas ligeras y variables, pero en el resto es realmente de mal tiempo. Temporales del Norte y fuertes lluvias prevalecen no solo en la costa, sino hacia el océano en los paralelos de latitud. La estación buena es de setiembre a mayo, durante la

cual los cielos de Chile están generalmente despejados, y comparativamente hablando cae poca lluvia. Sin embargo, esto no significa que no haya excepciones ocasionales a esta regla: se conocen "Nortes" fuertes (aunque raros) en verano; y 2 o 3 días de fuerte lluvia. Estos Nortes ocasionales son más raros y de menores consecuencias al Norte de 30° Sur (Coquimbo) que al Sur de este paralelo.

En tiempo estable, se declara un viento fresco del Sur un poco antes de mediodía, y sopla hasta el ocaso, ocasionalmente hasta media noche. Este viento, a veces, es muy furioso en pleno verano, tan fuerte que en ocasiones impide a los buques tomar sus fondeaderos, como en la bahía de Valparaíso. Esta es también casi la intensidad promedio de un viento del Sur en mar abierto entre los paralelos 25-35° Sur. A vista de tierra, un buque encuentra que el viento refuerza y amaina casi como en los puertos, en que las noches son generalmente calmas hasta que se levanta una brisa terrestre desde el Este. Con estos vientos, el cielo está casi siempre claro. En verano, cuando el cielo se cubre, es un signo seguro de poca o ninguna brisa y probablemente lluvia. En el invierno anticipa un viento del Norte con lluvia. Los truenos y relámpagos son raros.

6.4.1.2. Oceanografía del TOMA

La costa peruana de este Teatro está situada en una zona de actividad sísmica, fenómeno que al presentarse ha generado terremotos y maremotos de consideración como los de 1746 y 1868. Este último tuvo su manifestación entre Iquique y Pacasmayo. Arica fue el centro o foco de este desastre natural, circunstancia en la que se perdió la corbeta *América*. La salida del mar en Arica e Iquique produjo daños materiales de consideración. Las poblaciones de Pisagua y Mejillones del Perú fueron destruidas. En Ilo también se salió el mar. En mayo de 1877 se produjo otro gran sismo y maremoto que causó daños a la población urbana, destruyó muelles de fierro y almacenes de aduana. Pero en el litoral de Tarapacá fue aún peor. La parte baja de Iquique quedó reducida a escombros. También Pabellón de Pica y Antofagasta fueron dañados por las aguas[269].

En toda la zona del TOMA está presente la "Corriente del Perú", que partiendo de 43° Sur a la altura de Chiloé, remonta las costas de Chile y Perú en direcciones que varían entre Este Noreste en Chiloé, Noreste en Valdivia, Nor Noréste en Valparaíso hasta la latitud de Arica, a partir de donde sigue la dirección de la costa que cambia al Noroeste hasta la altura de Cabo Blanco en que la corriente cambia al

Oeste Noroeste con su límite Norte a unas 90 millas al Norte de las Galápagos. El ancho de esta corriente o distancia desde su límite Oeste a la costa es variable. Así a la altura de Valparaíso es de 120 millas, aumentando poco a poco conforme avanza al Norte. Su velocidad en promedio es variable, como sigue: Valparaíso –Cobija es 26 millas por día; Cobija– Paita es 26 a 8 millas por día, pudiendo encontrarse en la costa peruana en una singladura (navegación de 24 horas) derivas de 10 o más millas en la dirección indicada.

Es una corriente fría, con temperaturas promedio en grados centígrados como sigue:

Valparaíso	11.4 C
Coquimbo	13.9
Cobija	17.8
Arica	18.1
Pisco	18.9
Callao	18.5
Trujillo	20.6
Cabo Blanco	23.5

En ciertas épocas, se deja sentir una débil corriente hacia el sur, de mayor temperatura, particularmente en la costa Norte, de corta duración y muy cerca de ella. Con el tiempo ha venido en llamársele "Corriente del Niño". Se presentó también en 1877/78.

La amplitud de marea en la costa (diferencia entre la pleamar y la bajamar) no pasa de 7 pies (2m30).

Las descripciones de la costa y los partes de viaje de aquella época se referían a direcciones magnéticas. La variación magnética en el TOMA, se manifiesta como sigue:

Costa Norte peruana	9°15'	NE
Costa Sur peruana	12°10'	NE
Entre Coquimbo-Chiloé	15-19°	NE

En términos generales, el mar es profundo cerca de la costa, sin peligros para la navegación.

6.4.1.3. Terreno y topografía del TOMA

Entre la quebrada de Camarones y la caleta Paposo al Norte de Caldera, puerto de la provincia de Copiapó, se extiende en la parte alta del litoral una zona desértica. En la sección del departamento de Tarapacá se la conoce como pampa del Tamarugal, y a partir de la quebrada del río Loa, en las secciones boliviana y chilena, como desierto de Atacama. Sus condiciones meteorológicas son similares en ambas. Los pocos lugares habitados están separados por extensos arenales.

En términos generales la costa de esta zona es alta y abrupta, con barrancos que se elevan casi perpendicularmente hasta unos 500 metros, sin peligros como bajos, islas o islotes que se proyecten al mar, salvo a distancias que no pasan de 2 a 3 millas en algunos puntos y puertos. En la zona desértica algunos de esos barrancos están cubiertos con guano.

El puerto de Caldera es abrigado, amplio y profundo. Ocasionalmente un Norte agita en algo las aguas, pero sin representar peligro alguno para los buques fondeados. El fondeadero es bueno. A unas 55 millas al Norte está la caleta Taltal. Pero el accidente más notable está a unas 60 millas al Norte de esta última, que consiste en una península de una extensión de aproximadamente 30 millas en dirección Norte-Sur. Por este último extremo se abre la bahía Moreno, comprendida entre la punta Jorge y la caleta La Chimba. Esta bahía, por su orientación solo ofrece algunos fondeaderos de emergencia para embarcaciones menores. En el extremo de la península se levanta el cerro Moreno, motivo por el cual se la conoce como península Moreno. Al extremo Suroeste de esta última está la punta Tetas, de altura moderada, rocosa, limpia de peligros. Al este de punta Tetas está la punta Jorge ya mencionada.

Al Sur de bahía Moreno está el puerto de Antofagasta, principal puerto de exportación de la Cía. de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta. El puerto es desabrigado y expuesto a la marejada del Suroeste, casi siempre fuerte en esta costa. Frente a la población hay como media docena de rocas, unas visibles y otras no, a distancias variables entre 200 y 700 yardas de aquella. El mejor fondeadero está entre 15-20 brazas a una media milla de la playa. Durante el día el viento es del Suroeste, calmo en la noche y desde tierra en las mañanas, que a veces sopla con violencia. Una área llamada La Poza, rodeada de arrecifes, con profundidades de 13 a 23 pies, acoge a buques de pequeño porte. Desde su ocupación el 14 de febrero, se convirtió en el centro avanzado de las operaciones militares chilenas. Tenía un ferrocarril que lo unía a la oficina Salinas de Dorado Hnos.

Desde punta Tetas hacia el Norte corre la costa por unas 25 millas hasta la denominada punta Baja, de donde cambia de dirección hacia el Noreste por otras 5 hasta la denominada punta Angamos, que forma el extremo Oeste de la bahía Mejillones de Bolivia. La punta Angamos despide hacia el Noroeste el islote de ese nombre con un extenso arrecife entre él y la costa, y casi a 3/4 de milla la roca Abtao, sumergida con solo 1.5 brazas de agua encima. En lo que resta del

litoral boliviano hacia el Norte, está el puerto de Mejillones en la bahía de su nombre, Cobija, Huanillos y Tocopilla. Contaba con varias máquinas destiladoras de agua de mar para surtir de agua potable a la población.

La bahía Mejillones del Sur tiene un ancho de 11 millas y un saco de 5. Es de fondo muy parejo, libre de arrecifes y peligros, con aguas tranquilas, abrigadas de los vientos del Sur. Su población reducida, habitaba en casas comunes de tablas y planchas, y se surtía de agua potable a partir de una destiladora de agua de mar. Su principal actividad era el carguío de guano, pues los barrancos orientales de la península ofrecen esta riqueza. Junto con Caldera, en el litoral chileno, son las dos bahías en el desierto de Atacama aptas para puertos.

Al Norte de Mejillones, a unas 30 millas, está el puerto de Cobija, llamado también La Mar, sede en esa época, de la Prefectura del Litoral de Bolivia, y en donde residían las autoridades, hasta antes de la ocupación chilena. La rada es mala; los arrecifes que encierra hacen difícil su acceso y los desembarques son a menudo peligrosos. Las casas en que habitaba la población eran de mejor calidad que las de otros puertos vecinos. La población se surtía de agua potable mediante la operación de máquinas destiladoras de agua de mar. Huanillos y Tocopilla están a unas 10 y 30 millas, respectivamente, al Norte de Cobija, y son caletas por donde se ejecutaban algunas operaciones de carguío de guano.

Así, pues, en todo el litoral del desierto de Atacama con unas 360 millas de extensión, había solo dos puertos que podían ofrecer apoyo logístico a las naves: Caldera y Antofagasta. Por otro lado, las comunicaciones terrestres entre todas ellas eran precarias. Los únicos poblados que ofrecían vegetación y por lo tanto algo de víveres, eran Calama y Chiuchiu, ambos en las riberas del alto Loa.

La costa del departamento de Tarapacá, es alta y cortada a pico sobre el mar, con radas o ensenadas pequeñas, no muy amplias, sin profundas escotaduras, sin ríos que descarguen al mar, sin islas o bajos a distancia, excepto muy pegados a tierra. Los pocos riachuelos que descienden de la cordillera marítima, están secos la mayor parte del año. El territorio prácticamente no ofrece recurso agrícola alguno para la subsistencia. Solo ofrece los salares, cuya explotación desde décadas atrás, permitía obtener el salitre, la sal común, el sulfato de soda, el bórax y otros. En algunos puntos del litoral se encuentran depósitos de guano, cuya explotación que antes se realizaba para los fines de la agricultura nacional, eran también para la exportación al haberse extinguido los depósitos de las islas de Chincha. Los puertos que

concentraban la exportación del salitre eran Pisagua e Iquique. Las caletas Pabellón de Pica, Mejillones del Perú, Chucumata, Huanillos, Punta de Lobos, etc., servían al embarque de guano[270]. La mayoría de los lugares habitados se surtían de agua mediante aparatos condensadores del agua de mar.

Viniendo del Sur está en primer término la punta Grueso (no Gruesa como se la menciona en diversas obras), que se desprende del morro de Tarapacá. Es de rocas oscuras y altas que avanzan poco sobre el mar en forma convexa. Varias piedras se apartan de la punta y algunas se separan hasta poco más de media milla. Todas son visibles. Hacia el Norte de esta punta, está la ensenada de Chiquinata que comprende la caleta de Molle, lugar por donde se hacían fuertes embarques de salitre. Contaba con un muelle y agua por condensador.

Al Norte de Molle hay una islita muy cerca de la costa, que solo deja paso a embarcaciones menores. Es baja y defiende de la marejada del Sur al puerto de Iquique, cómodo, seguro, espacioso y abraza una extensión de tres millas. El fondo es de arena y piedras en 10 y 5 brazas de agua. El desembarcadero principal o de mercaderías, estaba delante del muro de la aduana provisional, en una caletita que allí se encuentra. Muchas piedras bajas se separan de la costa hacia el canal que media entre ella y la isla, las que suelen cubrirse en la pleamar, viéndose siempre una gran cantidad de sargazo. El pasaje para llegar a la escala de la aduana que era en 1870 el desembarcadero más usado estaba, después de recorrido el canal, y enfilándose con la calle Sur del costado de la aduana, entre dos rocas que se conocen con los nombres de El Toro y La Vaca. Conviene evitarlas, adquiriendo conocimiento de su posición porque de no hacerlo así, pueden verse en peligro los botes, en particular en las noches y en las bravezas de mar que se experimentan de junio a agosto.

Cabe mencionar, que Grau era un profundo conocedor de las características hidrográficas de Iquique, no solo en razón de sus frecuentes viajes, sino particularmente porque en mayo de 1873 ejecutó un trabajo hidrográfico relacionado con la seguridad del tráfico entre la isla y tierra firme por parte de embarcaciones menores, así como para sustentar el proyecto de un dique que cerrase la entrada sur del canal entre la isla y la población[271].

Sobre las dos rocas arriba citadas, el Chico Terencio, corresponsal de *El Nacional*, al llegar a Iquique con la Escuadra de Evoluciones en 1874, escribió una nota humorística, en la que entre otras cosas decía: "son dos rocas que hay muy cerca del desembarcadero y muy próximas entre si, que quedan cubiertas por la pleamar y que ya habían

ocasionado la pérdida de algunas vidas y muchos botes"[272].

Iquique era el primer puerto mayor de la costa del Perú, viniendo del Sur. No había en él, ni en sus inmediaciones, vegetación de ninguna clase; tampoco existía agua potable producida naturalmente. Sin embargo de estas desventajas físicas, se encontraba toda clase de provisiones como consecuencia de su progreso mercantil, aunque a precios subidos. El agua que allí se consumía era tomada del mar y se destilaba por medio de máquinas de condensación. Siempre existía en la plaza carbón en abundancia. Era también, el centro principal de depósito del nitrato de soda o salitre. Este producto se extraía y elaboraba en diferentes puntos de la provincia de Tarapacá, y se embarcaba en fuertes cantidades para el extranjero. El puerto esta limitado por el Norte por la llamada punta de Piedras, alta, rocallosa y poco saliente. Se llama así por desprenderse de ella varias piedras, todas muy inmediatas y visibles.

En mayo de 1879, el corresponsal *Celso* hizo esta descripción de Iquique:

> "Es una población que difiere de todas las demás de la república: a no ser por el pabellón nacional izado en edificios públicos y en muchas casas particulares, se creería estar en una ciudad *yankee*. Nada hay más parecido a esos pueblos que la actividad norteamericana improvisa en una noche a usanza de los palacios que al contacto de una varita mágica surgen del fondo del mar, en los cuentos de hadas, con la diferencia de que en este caso, la varita se llama "Comercio e Industria". Y hay que notar que este puerto ha desaparecido dos veces para admirarse de su rápido desarrollo y de su belleza. Calles bien delineadas con espaciosas veredas, a cuyos costados se levantan elegantes edificios, todos de aspecto nuevo, sonriente; lujosos almacenes, grandes cartelones, letreros, anuncios por todas partes, muestras; una población que hormiguea por decirlo así, a pesar de la amenaza de destrucción que sobre ella pesa, tal es el Iquique aún hoy mismo que gran parte de sus tiendas de comercio están cerradas, y muchos de sus vecinos han abandonado la población para internarse en Huantajaya, temerosos del ya tan anunciado bombardeo"[273].

El 30 de mayo, Prado escribió al Ministro de Guerra y Marina, comentándole que siendo la playa de Iquique enteramente abierta y de muy fácil accèso, el único medio que se presentaba para defenderlo contra un desembarque del enemigo, era el sistema de zanjas como las que ya se habían abierto y seguían abriéndose, para guarnecer a los soldados[274].

Unas millas más al Norte, estaba la caleta de Mejillones del Perú, con pocos habitantes por la que se embarcaba salitre. Al Norte de punta Pichalo, se encuentra la bahía de Guaina-Pisagua, con cerros

muy altos y poca playa, que encerraba el puerto de este nombre, clasificado como puerto mayor. Tenía una pequeña población y se encontraban, aunque caras, provisiones de toda clase y agua obtenida como en Iquique. Después de éste es el lugar por donde se efectuaban fuertes embarques de salitre. Entre 1871-1874 se licitó la construcción de un muelle y edificio para aduana[275].

En mayo de 1879, *Celso* describió su impresión sobre Pisagua:

> "Nos sentimos vivamente conmovidos al contemplar ese montón de aún humeantes ruinas, por donde vaga, con mirada de expresión indefinible, uno que otro vecino contemplando entre los escombros, clavos, planchas de calamina, catres y tirantes calcinados, como si acabaran de ser extraídos de una inmensa fragua: grandes aglomeraciones de cristal fundido retorcidas en caprichosas espirales, y cercos de rojizo ladrillo, sometidos a nueva incineración por la barbarie chilena. Entre estos, todavía se destacan casi informes, plomizas estacas que fueron de madera, hoy simples trozos de ceniza solidificada que de cuando en cuando viene a derribar el viento como si el fuego no hubiese sido bastante, para borrar hasta el último vestigio de lo que ayer fuera una población alegre, llena de vida y de porvenir. El cuadro no puede ser más lúgubre. Apenas ha salvado una pequeña agrupación de edificios situada al sur, de lo que fue el puerto de Pisagua. Allí viven, obedeciendo a ese sentimiento que nos liga al suelo que nos vio nacer, unos cuantos naturales y muy pocos extranjeros, industriales que se empeñan en hacer revivir la población, a pesar del aspecto desolador de sus ruinas"[276].

Más al Norte, ya en el departamento de Moquegua, está el morro de Arica de 139 metros de altura sobre el mar, que forma la extremidad sur del puerto de este nombre. Es una gran masa de roca que se eleva 164 metros desde la playa, casi a pico, y termina en una meseta plana, próximamente horizontal y con una pequeña mediación para adentro. Hacia el Noroeste se presenta la isla del Alacrán, baja e inhabitada. El canal que la separa del morro es muy angosto y no navegable. El puerto de Arica es cómodo y espacioso y de aguas profundas. En los meses de junio a agosto suelen experimentarse bravezas de mar, que llegan hasta interrumpir el trabajo del puerto. Arica era abundante en toda clase de provisiones; la aguada podía hacerse fácilmente por medio de barriles pequeños que se rodaban hasta los pozos que estaban próximos. Era el tercer puerto mayor viniendo del sur y por su movimiento comercial y rendimiento aduanero, el segundo de la República en categoría. Tacna era la capital del departamento de Moquegua. Recibía agua para su consumo del valle de Azapa, o se la extraía de pozos en la ciudad, que la daban excelente. El principal comercio de Arica consistía en la importación para el consumo de su

departamento y en tránsito para Bolivia, de mercaderías extranjeras y en la exportación de barrilla, estaño, lanas, cueros, algodón y metales preciosos tanto del Perú como de Bolivia.

Siguiendo hacia el Norte, se encuentra punta de Coles, e inmediatamente al Noreste de ella, está la caleta de Pacocha, que es la más importante de la ensenada de Ilo. Tenía un muelle de madera y relleno de piedra, que ofrecía comodidad para desembarcar. El agua se obtenía del río Ilo por tubería. Había casas y barracas sobre la orilla. En la misma ensenada y más al Norte, está el puerto de Ilo, cuyo pueblo desapareció por completo en el sismo de 1868. Tenía unas pocas casas de madera[277].

Continuando con el desarrollo de la costa hacia el Norte, está el puerto de Mollendo. Es muy profundo. No tenía muelle, pero sí un desembarcadero. La población estaba ubicada en la planicie alta de los barrancos. Se abastecía de agua por tubería desde una quebrada y además por condensadores. Entró en servicio como puerto en los primeros meses de 1871, al ser clausurado Islay al tráfico marítimo[278].

El puerto de Pisco al Noreste de la bahía de Paracas, es una playa baja y corrida sin mayor abrigo. Entre las once de la mañana y la puesta del sol, suele soplar un fuerte viento del Sur, llamado "Paraca". Tenía un magnífico muelle de fierro de casi 725 metros de largo, y del cual se decía que era el mejor de su especie en Sudamérica. Siguiendo hacia el Norte y luego de una playa de arena con fuertes rompientes, inabordable, conocida como playa de Conchán, está la llamada punta de Chorrillos, que se desprende del cerro próximo al Morro Solar, conocido como Salto del Fraile, y al Norte hay una ensenada espaciosa y prolongada. Su orilla eran barrancos altos y cortados casi a pico. En la parte alta estaba la villa de Chorrillos, que servía de balneario, con cómodos y lujosos edificios. En la caleta de sotavento de la punta, existía un muelle de madera, en el cual había un desembarcadero y era el sitio preferido para los baños. Al nacimiento de este muelle se extendía un malecón, encima del que se hallaban las casas de baños. Una cuesta de fácil acceso y bien conservada conducía del muelle a la parte superior del barranco, en donde había otro malecón de paseo. Un poco al Norte de la villa, había un barranco llamado de "la Agua Dulce", de cuyas filtraciones se surtía de agua la población, superado ya por red de tuberías.

En el desarrollo de la ensenada hacia el Norte, estaba el caserío de Barranco, luego una quebrada (Armendáriz) y el pueblo de Miraflores, que era también lugar de esparcimiento en el verano. Sus playas eran peligrosas por la reventazón. Desde Miraflores, el barranco que

circundaba la ensenada iba cambiando de dirección hacia el Noroeste, disminuyendo gradualmente de altura hasta la Punta de Callao, que culmina en una playa baja. Había establecimientos de baños. La zona entre Miraflores y esta punta es conocida como la Mar Brava, inabordable casi todo el año por la reventazón.

Al Oeste de la Punta del Callao se alza la isla de San Lorenzo, separada por un canal de 2 1/2 millas de ancho por 4 2/3 de longitud, navegable en parte. La isla tiene 585 metros de altura. Su orientación es Sur-Norte. Este último extremo casi a pico, se denomina El Cabezo. En las diferentes caletas que hay en su lado Este, se encuentran buenos fondeaderos. Estaba habitada por algunos pescadores. Por el extremo Sur, se desprende otra isla más chica llamada Frontón. Al Oeste de San Lorenzo, se encuentran los islotes Palominos.

Por el Norte de la Punta del Callao y hacia el Este, se abre la magnífica, cómoda y abrigada bahía del Callao, con su puerto inmediato a Lima. Reúne todos los requisitos para ser un buen fondeadero limpio, cómodo, seguro y abrigado. Era muy concurrido por buques nacionales y extranjeros, mercantes y de guerra. Normalmente había de 80 a 100 buques fondeados. Por el lado Norte o sotavento de la Punta de Callao, en la zona llamada Chucuito, había un muelle del Estado, por el que se desembarcaba trigo y harina. En las proximidades estaban los muelles de la compañía del dique y su factoría en tierra; el de la P.S.N.C. y su factoría, y otro de la antigua empresa de hielo. Había un dique flotante de fierro. En la zona oriental de la bahía se encontraba el Muelle Dársena del Callao, el único de atraque en todo el Perú y el Pacífico sudamericano, construido por un concesionario particular, y que había entrado en servicio en julio de 1877[279].

La ciudad se extendía en todo el valle, desde la Punta del Callao hasta la desembocadura del Rímac. Ofrecía todos los auxilios, recursos y víveres que podía necesitar un buque. Existían almacenes surtidos de artículos navales y provisiones de mar, así como carbón de la mejor calidad en abundancia. En la parte Norte había un hospital.

El Castillo de la Independencia fungía de Aduana. En sus inmediaciones estaba el Arsenal de la Marina militar, que contenía un cuartel en donde se alojaban los batallones de guarnición de marina; un departamento en el que se hallaban las oficinas y el alojamiento del Comandante General de Marina; almacenes para depósito de artículos navales pertenecientes a la escuadra; un patio interior con agua corriente y un departamento para el depósito de la artillería. A la entrada se encontraban las oficinas de la capitanía del puerto y la estación telegráfica.

La bahía, entre la Punta del Callao y la boca del río Rímac, tenía varios fuertes y baterías de artillería para su defensa.

6.4.1.4. Conclusiones

1. La magnitud del TOMA solo permite a las escuadras adversarias un control del mar local y temporal a corta distancia del litoral.
2. Los vientos predominantes retardan las operaciones hacia el Sur navegando a la vela.
3. Las neblinas y brumas matinales dificultan la detección e identificación visual de los buques.
4. Entre Copiapó y Valparaíso los temporales del Norte afectan las operaciones.
5. La Corriente del Perú reduce la velocidad efectiva en las navegaciones hacia el Sur, y viceversa la aumenta hacia el Norte.
6. La carencia de caminos longitudinales a lo largo de la costa, y los desiertos de Tamarugal y Atacama, obligan al transporte marítimo de las tropas y pertrechos.
7. Las costas altas, abruptas y profundas facilitan la navegación cerca de la costa y dificultan la detección de buques.
8. Las pocas playas desguarnecidas en el litoral de Tarapacá no ofrece recursos de naturaleza alguna para asegurar el progreso de una invasión en el desierto.
9. Iquique, Pisagua, Pabellón de Pica, Mejillones del Perú y Huanillos, son puertos de embarque de salitre y guano para exportación y, por lo tanto, muy importantes para la economía nacional.
10. Arica, por su movimiento comercial de Perú y Bolivia, constituye un puerto vital para las operaciones de guerra.
11. En general, todos los puertos que tienen servicio de ferrocarril, como Antofagasta, Pisagua, Iquique, Arica, Ilo, Mollendo, Pisco y Callao, son puntos para abastecer de carbón a los buques.
12. El único puerto en Bolivia por su cercanía a Antofagasta que ofrece playa aparente para un desembarco es Mejillones.

6.4.2. Facilidades de comunicaciones en el TOMA

Es un hecho que, a lo largo de todo el litoral del TOMA, no existían vías de comunicación terrestres capaces de permitir un desplazamiento de tropas, por lo que su transporte por mar devenía en vital.

Existían sí, caminos difíciles y faltos de recursos la mayoría de las veces, que bordeando el litoral enlazaban los diversos puertos y caletas.

Por otro lado, la cuestión no era solo el traslado de personas y mercaderías, sino también de flujo de la correspondencia de todo orden, y vitalmente para una guerra, de la trasmisión rápida y oportuna de informaciones y decisiones, para lo cual las comunicaciones alámbricas de la época eran también trascendentales.

6.4.2.1. Vías terrestres

En términos generales, el desarrollo de vías férreas había buscado comunicar algunos puertos con el interior de los países, para los fines comerciales. En este sentido es que se presenta, sin mayores detalles, las vías férreas de los respectivos países.

6.4.2.1.1. Territorio boliviano

Entre La Paz y su litoral de Atacama, no existían vías férreas ni caminos terrestres apropiados. Sus dos vías de comunicación por tierra con el litoral peruano eran: con Tacna, que requería normalmente de 5 días de viaje hasta La Paz; otra con Puno vía Chililaya y tránsito por el lago Titicaca, luego Puno, y de allí por tren hasta Arequipa y Mollendo. Del puerto de Antofagasta salía un ferrocarril que unía el puerto con la estación salitrera de Caracoles.

6.4.2.1.2. Territorio peruano

a. Iquique-Pozo Almonte
   Ferrocarril de 70.9 Kms. pasando por la Noria, y cercanías de Molle, ubicado a unos 10 Kms. del puerto.
b. Pisagua-Agua Santa
   Ferrocarril de 73 Kms. Entre Agua Santa y Pozo Almonte existía un camino de unos 57 Kms. sin ferrovía. El 30 de mayo, Prado dispuso que el ferrocarril de Pisagua se uniera o acercara en lo posible al de Iquique, consultando así la estrechez de las distancias y los medios de fácil y rápida movilización[280].
c. Arica-Tacna
   Vía de 61 Kms. que atendía también el movimiento comercial de Bolivia.
d. Ilo-Moquegua
   Vía de unos 100 Kms.
e. Mollendo-Arequipa-Puno

Era el terminal de un ferrocarril que unía Arequipa con el mar por un lado, y de aquí al interior con Puno.

f. Pisco-Ica

g. Lima-Chorrillos
Vía de unos 17 Kms., siendo Miraflores una de sus estaciones intermedias.

h. Lima-Callao
Conectados desde 1851, por un ferrocarril de propiedad particular. A lo largo de la margen izquierda del río Rímac, a partir del Callao, corría el gran ferrocarril trasandino.

6.4.2.2. Redes telegráficas

6.4.2.2.1. Bolivia

No tenía enlace telegráfico con su litoral de Atacama, ni con el Perú. La ciudad de Tupiza en el sureste del país a unos 700 Kms. estaba unida a Buenos Aires a través de la estación telegráfica de La Quiaca, en el extremo Norte argentino. Con este enlace le era posible comunicarse con Europa y Estados Unidos. La distancia de Tupiza a La Paz, demandaba una caminata no menor de 4 días.

6.4.2.2.2. Perú

Consistía de las secciones siguientes:

a. Sección Norte
Lima-Paita con oficinas en Piura e intermedios

b. Sección Centro
Lima-Oroya

c. Sección Sur
Lima-Chorrillos, línea principal
Lima-Callao hasta Ica, con oficinas en Chorrillos, Lurín, Chilca, Mala, Cañete, Tambo de Mora, Chincha y Pisco;
Mollendo-Puno, con oficina en Arequipa;
Pisagua-Iquique

A partir de la llegada de Prado a Arica el 20 de mayo, se iniciaron dos obras importantes de interconexión telegráfica: una, entre Pisagua y Arica que se concluyó el 22 de junio, permitiendo así el enlace telegráfico Iquique-Pisagua-Arica-Tacna; otra, entre Pacocha y Mollendo para lo cual el *Limeña* transportó una parte del material, y la otra, rollos de alambre, fue la que capturó Grau en su incursión a Mejillones de Bolivia[281].

El 17 de mayo, salió para Mollendo en el vapor de la carrera, el constructor telegráfico y un auxiliar, para trabajar en la prolongación de la línea Tacna-Arequipa, que se podría extender hasta Ica, pues se contaba con el material. En comunicación de Prado a La Puerta del 22 de junio, le dio a conocer que había quedado establecida la línea telegráfica Iquique-Arica[282].

6.4.2.2.3. Chile

La red telegráfica se extendía desde Santiago-Valparaíso, y de aquí a lo largo de la costa hacia el Norte hasta Caldera. Después de la ocupación de Atacama, se iniciaron los trabajos correspondientes para su prolongación hasta Antofagasta con estaciones intermedias en Chañaral, Pan de Azúcar, Taltal, Paposo y El Cobre. El enlace telegráfico Antofagasta-Caldera quedaría establecido aproximadamente en agosto[283].

6.4.2.3. Cable submarino

Se extendía desde Callao hasta Valparaíso con oficinas en Chorrillos, Mollendo, Arica, Iquique, Caldera y Copiapó. Valparaíso, a su vez, estaba enlazado telegráficamente con Buenos Aires y éste por cable con la costa de Brasil y de allí a Europa por un lado y a Estados Unidos, vía oficina en isla St. Thomas en el Caribe. En época normal, entonces, el Perú se conectaba con Europa y Estados Unidos vía la oficina del cable en Valparaíso. Los proyectos para tender un cable submarino desde Paita a Panamá no se habían concretado, lo cual resultaría negativo en la guerra, pues las noticias desde este punto vital deberían atenderse mediante el correo marítimo. Por su parte, Chile sí podía informar en un plazo de un día, los sucesos en el istmo relacionados con la guerra, a través del cable por la vía del Atlántico a Valparaíso[284].

Con la ocupación de Atacama, la Compañía del cable tendió una línea desde Caldera hasta Antofagasta, que entró en servicio el 20 de marzo, enlazando este puerto con Valparaíso y Callao, según diera cuenta el Cónsul del Perú en Antofagasta, M. Seguín, y *El Comercio* en sus ediciones del 20 y 31 de marzo.

Durante los primeros días del bloqueo de Iquique, la escuadra chilena estuvo empeñada en rastrear el cable e interrumpir el enlace con Arica y hacia el sur, lo cual logró hacerlo el 25 de abril, según relato de B. Neto a *La Patria* de Lima, en carta de fecha 27 de abril. Empero, según el corresponsal de la Escuadra chilena, el hecho ocurrió el 20 de abril, mientras uno de sus buques maniobraba con el ancla durante un garreo. Fuera el 20 o el 25, el hecho concreto es que se

privó al Perú de un valioso medio de información para comunicar los movimientos marítimos chilenos, y trasmisión de órdenes y decisiones.

El 27 de mayo, el *Huáscar* en su segunda incursión contra Antofagasta, rastreó y cortó el cable que enlazaba con Caldera[285].

El 23 de junio, Prado informó al Presidente La Puerta, haberse restablecido la comunicación por cable entre Mollendo y Arica[286], y por lo tanto con Callao, que había sido interrumpida por la escuadra chilena durante una incursión al primero de los citados el 7 de mayo, sin que mediaran actos de violencia.

Pero el uso del cable se había complicado. Así, dice Prado a La Puerta, con el telegrafista que se hiciera a la mar en su lancha para completar la unión del cable roto, y aprovechando que se comunicaría con Mollendo, Prado le envió un cable dándole la noticia, pero que atendiendo a la sugerencia del telegrafista, lo prevenía para que la prensa no se enterase y publicase. Así los chilenos, decía, ignorarían el restablecimiento de la comunicación Arica-Mollendo. Mientras no se publicase, el enemigo creería que las noticias eran sólo invención, como otras veces había ocurrido. Aprovechaba Prado para fijar el seudónimo "valor" que se usaría entre ellos dos, sin dar nombres, fechas o dirección, ni firma. Además, el cable no pudo llevarse a tierra y por ello, para su operación, había que desplazarse en lancha hasta unas cinco millas, donde estaban los chicotes y un aparato instalado en otra embarcación. Se necesitaba dos horas para ir y otras tantas para regresar, lo cual lo hacía lento y de noche casi imposible. El servicio era pues, irregular. De todas maneras, decía Prado, era un valioso auxiliar. Prado criticaba también, que de Mollendo se hubiera comunicado la salida del *Huáscar* para el Callao, dando motivo a su difusión en la prensa. Pero la realidad, era que en *El Comercio* se publicó el telegrama de Arica sobre la restitución del servicio[287]. Se reconocía, desde ya, el valor del silencio en las comunicaciones para las operaciones militares, que en aquella época era alámbrico, pero desde mediados del siglo XX, se le llama silencio electrónico.

6.4.2.4. Correo marítimo

Ante la carencia de vías terrestres a lo largo del litoral del TOMA, el servicio postal marítimo devenía en obligatorio y trascendental. Perú y Bolivia no tenían marina mercante y, por lo tanto, el servicio postal lo atendían las compañías navieras que tenían convenio con el Gobierno. La P.S.N.C. era prácticamente la única línea naviera que atendía con sus vapores este servicio, internacional y de cabotaje. Hasta

los primeros días de la guerra, algunos vapores de la chilena C.S.A.V., bajo bandera inglesa en arreglo con la P.S.N.C., atendieron parte del tráfico en el litoral peruano. Fue por el servicio de dicha compañía que los habitantes de los países en guerra, recibían periódicos de uno y de otro, enterándose así con un retraso de 5 a 8 días de las noticias, comentarios, opiniones, y operaciones bélicas ocurridas, y que muchas veces anticipaban noticias que no convenía al propio país.

6.4.2.5. Conclusiones

1. Las comunicaciones telegráficas y terrestres del Perú con Bolivia son lentas y deficientes.
2. La distribución de estaciones de telégrafo y cable a lo largo de la costa contribuye a la toma de decisiones, recolección y diseminación de información sobre movimientos de buques y tropas del adversario;
3. La situación de privilegio de Valparaíso como enlace del cable entre Pacífico y Atlántico y la falta de cable submarino con Panamá, retarda las acciones de compra de armas y pertrechos para el Perú en Estados Unidos y Europa;
4. La comunicación alámbrica para envío de informes y toma de decisiones por la Dirección de la Guerra y comandos navales, requiere del ingreso previo al puerto habilitado con las estaciones respectivas;
5. La situación de Valparaíso de fácil acceso al sistema mundial de cable submarino, favorece su guerra sicológica contra el Perú;
6. Para algunas comunicaciones con Europa y Estados Unidos, Perú tiene que usar la vía telegráfica Tupiza-Argentina.
7. La red costera chilena de estaciones telegráficas permite diseminar información oportuna sobre desplazamientos de vapores mercantes y de guerra ,conforme recalen en puertos con telégrafo.
8. La red telegráfica costera del Perú no enlaza Mollendo con Pisco ni Lima-Callao.

6.4.3. Posiciones y distancias

El cuadro adjunto expresa, en millas náuticas, los valores de este factor entre los principales puntos en el Teatro de la Guerra, con énfasis en aquellos del TOMA.

(VER CUADRO DE DISTANCIAS EN LA PAGINA SIGUIENTE)

TABLA DE DISTANCIAS Nº 1
TEATRO DE GUERRA MARÍTIMO

	Panamá														
Paita	854	Paita													
Salaverry	1109	254	Salaverry												
Callao	1350	503	266	Callao											
Pisco	1458	620	384	128	Pisco										
Mollendo	1796	937	693	468	367	Mollendo									
Ilo/Pacocha	1851	999	758	507	400	58	Ilo/Pacocha								
Arica	1921	1086	836	593	492	137	85	Arica							
Pisagua	1962	1100	857	622	525	194	145	74	Pisagua						
Iquique	1887	1152	911	659	560	220	170	110	38	Iquique					
Tocopila	2068	1227	987	747	625	320	278	221	151	116	Tocopilla				
Antofagasta	2140	1304	1058	813	713	417	367	325	256	224	107	Antofagasta			
Caldera	2302	1470	1227	980	880	606	571	522	462	420	313	215	Caldera		
Valparaíso	2616	1780	1547	1306	1207	962	929	882	824	782	663	576	376	Valparaíso	
E. Magallanes	4060	3098	2827	2671	2578	2374	2041	2301	2266	2201	2177	1996	1795	1432	E. Magallanes

Referencias: Tabla de Distancias de la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina del Perú HIDRONAV de 1974 e HIDRONAV 5024 del 2001.
Tabla de Distancias de la U.S.N.H.O. Nº H-0.151 de 1965
Tabla de Distancias del Calendario Brown 1934, Inglaterra, pag. 213

6.4.3.1. Conclusiones

1. Las líneas de comunicación entre las bases principales y las avanzadas no son extensas.
2. El litoral de Tarapacá y Atacama ocupa una posición central entre las bases principales de Callao y Valparaíso.
3. El apoyo naval a las operaciones terrestres en ese litoral puede ser más efectivo y oportuno si se establecen bases avanzadas en Arica y Antofagasta.

6.4.4. Factores de tiempo y distancia

ENTRE PUERTOS EN EL TOMA	VELOCIDAD EN MILLAS POR HORA			
	9	10	11	12
	TIEMPO EN HORAS			
Callao - Mollendo	53	48	43	40
Callao – Arica	78	70	64	58
Callao – Iquique	90	81	73	67
Callao – Valparaíso	171	154	140	128
Callao – Antofagasta	114	102	93	85
Callao – Paita	57	51	46	43
Callao – Panamá	165	149	135	124
Arica – Mollendo	15	14	12	11
Arica – Pisagua	8	7	6.5	6
Arica – Iquique	12	11	10	9
Arica – Antofagasta	36	32	29	27
Arica – Valparaíso	103	93	84	77
Pisagua – Iquique	4	3.7	3.4	3
Pisagua – Antofagasta	28	25	23	21
Iquique – Antofagasta	24	22	20	18
Iquique - Caldera	54	49	44	41
Iquique – Valparaíso	91	82	74	68
Antofagasta – Cobija	9	8	7	6.6
Antofagasta – Caldera	22	20	18	17
Antofagasta – Valparaíso	64	58	53	48
Valparaíso - Panamá	342	308	280	256
Valparaíso – Estrecho de Magallanes	148	133	121	111

Los buques de las escuadras de Perú y Chile, tenían velamen como sistema alterno de propulsión. Para comparar con la navegación a vapor, se presenta un cuadro con los tiempos de navegación a vela entre los puntos importantes del TOMA, haciéndose la salvedad de que mucho dependía del mes en que se realizaba el viaje.

ENTRE PUERTOS EN EL TOMA	Viajes de Norte a Sur en días	Viajes de Sur a Norte en días
Valparaíso - Guayaquil		17
Valparaíso - Coquimbo		2.5
Valparaíso - Callao		10
Coquimbo - Caldera		3
Caldera - Cobija		5
Cobija - Arica		3
Cobija – Iquique		2
Iquique – Arica		2
Arica – Callao		6
Chincha – Callao		2
Callao – Guayaquil		4.5
Callao – Valparaíso	21	
Chincha – Valparaíso	19	
Coquimbo – Valparaíso	4	
Guayaquil - Callao	27	

Aurelio García y García comentó en su obra, que un viaje a vela de San José de Lambayeque a Arica tomaba de 27 a 31 días, y 60 en ocasiones; de Pacasmayo a Iquique 21 días y de Lambayeque a Islay 48 días, también en ocasiones.

6.4.4.1. Conclusiones

1. No es conveniente que los buques de la escuadra peruana se desplacen a vela hacia el Sur.
2. Operar desde las bases avanzadas aumenta el tiempo disponible para operar contra los puertos del adversario.

6.4.5. Períodos de luz y oscuridad

Mes y lugar	Crepúsculo matutino (h – m) a.m.	Orto (h – m) a.m.	Ocaso (h – m) p.m.	Crepúsculo vespertino (h – m) p.m.	Horas de sol h – m	Horas de oscuridad h – m
15 abril						
Callao	4 – 54	6 – 05	5 – 55	7 – 05	11 – 50	9 – 48
Arica	4 – 57	6 – 10	5 – 50	7 – 03	11 – 40	9 – 53
Antofagasta	4 – 58	6 – 13	5 – 46	7 – 01	11 – 33	9 – 56
Valparaíso	4 – 59	6 – 21	5 – 37	7 – 00	11 – 16	9 – 58
15 junio						
Callao	5 – 01	6 – 17	5 – 42	6 – 58	11 – 25	10 – 03
Arica	5 – 12	6 – 30	5 – 31	6 – 49	11 – 01	10 – 23
Antofagasta	5 – 19	6 – 39	5 – 20	6 – 41	10 – 41	10 – 38
Valparaíso	5 – 32	7 – 00	4 – 59	6 – 28	9 – 59	11 – 05
15 setiembre						
Callao	4 – 44	5 – 54	5 – 56	7 – 06	12 – 02	9 – 38
Arica	4 – 44	5 – 56	5 – 55	7 – 07	11 – 59	9 – 37
Antofagasta	4 – 42	5 – 57	5 – 53	7 – 08	11 – 56	9 – 34
Valparaíso	4 – 37	5 – 59	5 – 51	7 – 13	11 – 52	9 – 24
15 diciembre						
Callao	4 – 11	5 – 30	6 – 20	7 – 39	12 – 50	8 – 33
Arica	3 – 56	5 – 19	6 – 33	7 – 55	13 – 14	8 – 01
Antofagasta	3 – 40	5 – 07	6 – 43	8 – 10	13 – 36	7 – 30
Valparaíso	3 – 03	4 – 45	7 – 05	8 – 47	14 – 20	6 – 17

Esta tabla consigna la hora civil local, porque era la que estaba en uso en aquella época. Los datos se han obtenido del U.S. Naval Observatory para 1879 por internet y no tiene mayores diferencias con los de 2004, pues la variación en declinación del Sol no ha sido de magnitud como para influir sustancialmente los tiempos acá presentados.

Las horas de crepúsculo se han calculado para el crepúsculo astronómico de uso en aquella época, correspondiente a 18° bajo el horizonte. Las coordenadas geográficas de los lugares referidos son las siguientes:

Callao	Lat.12°04' Sur	Long.77°10' Oeste
Arica	Lat.18°29' Sur	Long.70°19' Oeste
Antofagasta	Lat.23°39' Sur	Long.70°25' Oeste
Valparaíso	Lat.33°02' Sur	Long.71°38' Oeste

En todo caso, para mejor comprensión, se puede convertir las horas civiles arriba anotadas, al sistema actual de Hora de Zona, sumándole

9 minutos a las horas del Callao; restándole 79, 78 y 73 minutos a las de Arica, Antofagasta, y Valparaíso respectivamente.

6.4.5.1. Conclusiones

1. Los periodos de oscuridad más cortos entre setiembre y octubre, no favorece las maniobras de evasión, particularmente en las noches de luna y amaneceres claros.

6.4.6. Bases y defensas fijas en el TOMA

Al inicio de la guerra, el Perú contaba solo con el Arsenal del Callao. En realidad, no estaba organizado como se concibe hoy una base, pero en el puerto se daban todos o casi todos los elementos que la conforman. Así, se contaba con la Factoría Naval de Bellavista, cuya capacidad permitía efectuar reparaciones mayores a las unidades de la escuadra. Existía también un dique flotante de propiedad particular, con capacidad de levante de 3,000 toneladas, en el cual se hacían trabajos de carena en el casco y otros en la obra viva. Además de esta factoría, la P.S.N.C. tenía una maestranza muy bien montada en Chucuito, y había otras de particulares y del ferrocarril.

La bahía del Callao, por sus condiciones naturales y el puerto que se había desarrollado por su relación con Lima, su movimiento comercial, muelle de atraque y recursos de toda índole, ofreció desde siempre condiciones especiales para que en él se instalara la primera y única base naval en el litoral peruano, y así fue. Como sede del Departamento Marítimo albergaba a la Comandancia General de Marina, el Arsenal de apoyo a la escuadra, con la Factoría Naval de Bellavista a escasos kilómetros de distancia. Callao era, pues, el puerto base por excelencia de las fuerzas navales peruanas a inicios de 1879. Anteriormente se ha hecho una breve descripción del Arsenal conforme aparece en el derrotero de García y García, en sus ediciones de 1863 y 1870.

Esta última década, sin embargo, no fue auspiciosa para el Arsenal en cuanto a su infraestructura, conforme se ha detallado en otro Tomo[288].

Finalmente, el Callao, como puerto principal del Perú, estaba en condiciones de suministrar apoyo logístico no solo en cuanto a víveres, artículos navales, carbón, reparaciones navales, sino también en la fabricación de munición. En efecto, respecto a la fabricación de balas sólidas, el 14 de junio informaba el Comandante General de Marina al Ministro del ramo, haber impartido las órdenes más eficaces para que

a la brevedad posible se acelerasen los trabajos de aquellas para los cañones Voruz, que estaban en obra en la Factoría Naval, pero sin que la Comandancia General tuviera conocimiento que se hubiera mandado fabricar otras. Requerido el Superintendente de la Factoría por el Director de Marina el 18 sobre la citada fabricación, informaba a este último el 24 que:

1. El 8 de junio recibió oficio del Comandante General transcribiendo la disposición del Ministro de Guerra y Marina para que en la Factoría se fundiesen proyectiles sólidos de 70 sistema Voruz con la extremidad cónica acerada;
2. El Ministro de Guerra y Marina había dispuesto que la Comandancia General dictase las instrucciones necesarias para la propiedad de la fundición;
3. A pesar de no haber recibido especificaciones sobre el trabajo ni la cantidad por fabricar, dispuso lo conveniente para cumplir con el pedido, después de que en algo se desocupara el taller comprometido con urgentes trabajos de prioridad para el *Huáscar* y *Oroya*;
4. El trabajo estaba en marcha y en cuanto se tuviera una cantidad de balas se avisaría para efectuar su prueba y reparar cualquier falla, perfeccionándolas hasta dejar satisfechos los deseos del Ministro de Guerra y Marina y,
5. Realizada la prueba, se requería conocer la cantidad para hacer la fundición en el menor tiempo posible[289].

Así pues, al iniciarse la guerra en 1879, el Arsenal era una instalación encerrada entre la estación del ferrocarril, el Muelle Dársena y la Aduana en el Castillo de la Independencia, con sus almacenes en estado ruinoso, y a la intemperie, que guardaban artículos navales, artillería de grueso calibre que no había recibido la conservación adecuada, etc. No obstante ello y en magnífico trabajo coordinado con la Factoría Naval de Bellavista, se pudo reparar todos los buques de la escuadra y mantenerlos en operación en los meses siguientes.

El Callao era un puerto comercial y militar importante, que generaba una línea de comunicación extensa en relación con el escenario, en donde era fácil advertir se habrían de desarrollar las operaciones terrestres y navales, esto es, el litoral comprendido entre Callao y Valparaíso. Acortar esa línea de comunicación era una necesidad debiéndose seleccionar un puerto que tuviera las características hidrográficas apropiadas para ser artillado, ofreciera variedad de recursos y permitiera el enlace más fácil y directo por tierra con la aliada Bolivia tanto comercial como militarmente, y también con la capital limeña vía alámbrica. Arica reunía tales características.

En el litoral de Tarapacá, el principal puerto era Iquique, que si

bien era el puerto salitrero más importante, aparte del cable submarino y el telégrafo con Pisagua, no ofrecía facilidades terrestres de comunicación con la aliada Bolivia; sus recursos eran limitados, en particular el de agua, y su topografía no favorecía la fortificación del puerto, y aunque esto podría superarse, el tiempo jugaba en contra. Además, sus condiciones hidrográficas no eran las más apropiadas.

6.4.6.1. Las defensas del Callao

En el capítulo I se ha comentado cómo, en el curso del primer trimestre, se había reactivado algunas de las baterías del Callao, incluso realizándose ejercicios de tiro en marzo, pero no con todas las piezas. Hubo evidentemente una mejoría, pero lejos aún de garantizar una defensa efectiva.

En 1879 las baterías habían experimentado una marcada variación con respecto a las existentes en 1866. Así, las baterías Abtao, Maipú, Zepita, Chacabuco, Provisional, Pichincha e Independencia que en total sumaban 47 piezas de a 32 y 1 de a 60 libras, habían sido suprimidas. Quedaron, pues, La Merced con dos cañones Armstrong de a 300; Fuerte Santa Rosa con 2 cañones Blakely de a 500; Fuerte Ayacucho con 2 cañones Blakely de a 500 y la Torre Junín con dos cañones Armstrong de a 300. El alcance medio de estas piezas era del orden de 3700 yardas (casi 2 millas), muy inferior al de la artillería de los blindados chilenos. El Prefecto, que era el Comandante de Armas del Callao, consideraba, con justa razón, la conveniencia de instalar más cañones, entre ellos los de a 1,000 libras, cuyo alcance era de unas 3700 yardas, y los del Torreón Manco Cápac con 4 Vavasseur de a 300 y Torreón Independencia con 2 Blakely de a 500, ambos en el Castillo.

El 11 de abril el Comandante General de Marina ordenó al capitán de puerto del Callao, que un ayudante de la capitanía tomase acción para despejar el área de fondeadero de buques que interfieran con la línea de fuego de los fuertes Ayacucho y Junín, de manera que pudieran hacer uso de su artillería cuando lo exigieran las circunstancias[290]. No hay noticias de actividades durante abril, pero en un decreto supremo del 26 de mayo se asignaron jefes a las diversas baterías, confirmando la existencia de las mencionadas e incluyendo algunas nuevas, aunque solo fuera en el papel por algún tiempo, como es el caso de las de a 1000, que recién se las pudo probar en octubre. Pero entre el 26 de mayo y el 28 de junio, se produjeron cambios en las designaciones, quedando en esta última fecha como sigue[291]:

BATERÍA	JEFE
Torre de La Merced	Coronel graduado Guillermo Smith
Fuerte Santa Rosa	Capitán de corbeta graduado Manuel María Carrasco
	Jefe de pieza: Tnte. 2° Manuel Fernández Dávila
Fuerte Ayacucho	Tnte. Cnel. E. La Torre (sin perjuicio de su puesto en el Colegio Militar).
Torre Junín	Coronel R. Delfín
Torreón Manco Cápac	Coronel graduado José Benito Huerta
Torreón Independencia	Coronel graduado P. de la Fuente
Artillería de 1000 barlovento	Capitán de navío Lino de la Barrera
	2do. Jefe capitán de fragata Neracio Coronel Zegarra
	Jefe de pieza capitán de corbeta Fidel Cater
Artillería de 1000 sotavento	Capitán de fragata Luis Germán Astete
	Jefe de pieza, Tnte. 1° Manuel María Valderrama

Estos jefes propondrían a los segundos y demás para cada pieza, como efectivamente ocurriera. Total hasta el momento doce oficiales: cinco del ejército y siete de marina.

Las cuatro últimas baterías eran de reciente creación. Los dos torreones estaban en el Castillo del Callao; la de barlovento en el lado sur de La Punta, y la de sotavento en el lado Norte de la misma Punta que da hacia la bahía. Las baterías de cañones de a 1000, cuyo montaje y atención habían sido confiados al pueblo chalaco, quedaban bajo la responsabilidad del Concejo. Su ubicación estaba por definirse luego que una comisión de ingenieros inspeccionara ambos litorales de La Punta. El entusiasmo grandioso en secundar al municipio en la colocación de nuevos cañones no se limitaba a los de a 1000, pues nada de gravoso tendría montar cuatro Rodman de a 300, para el exclusivo servicio del batallón de Artillería del Comercio[292].

El 30 de mayo, el Ministro de Guerra y Marina, teniendo en cuenta que las baterías del Callao necesitaban tener la fuerza necesaria para su manejo tanto en número como con la instrucción indispensable a su especial objeto, emitió las instrucciones que siguen:

"Instrucciones:

1. Se creará una columna de artillería de plaza que constará de dos compañías fuertes con los oficiales de ordenanza y dos jefes y un ayudante.
2. A esta columna pertenecerá para la revista, la fuerza de condestables y marineros existentes y los que sea preciso aumentar.
3. El cuadro de jefes y oficiales lo formará el General Inspector y Comandante General de Artillería.

4. Se organizará dicha columna con la tropa aparente que se designe para su destino exclusivo en ella.
5. El Prefecto del Callao dispondrá que el batallón de artillería de la Guardia Nacional existente, conste de la fuerza competente para el cabal desempeño del importante objeto encomendado a su patriotismo.
6. Ambos cuerpos se distribuirán en las baterías por compañías, para que tengan sus puestos fijos y en los ejercicios de instrucción conozcan a fondo las exigencias del manejo y servicio de las piezas montadas en cada batería según su calibre y condiciones.
7. Cada uno de los batallones de la Guardia Nacional del Callao contribuirá con 20 plazas (cedidas) y un oficial para componer otra columna de Guardia Nacional auxiliar de las fuerzas de Artillería de Plaza.
8. Esta columna a cargo de un jefe de la misma Guardia Nacional, con los ayudantes, concurrirá a los ejercicios de instrucción especial de las baterías que se le señalen.
9. El Prefecto propondrá para ello un jefe, un ayudante y los oficiales indicados en el Art. 7°, de todos los batallones de la Guardia Nacional de infantería.
10. Los jefes de las respectivas baterías, sus segundos y los que manden pieza, entenderán en la diaria instrucción doctrinal.
11. Todo individuo que se aliste voluntariamente para engrosar la Columna Veterana de que trata el Art. 1°, prestará servicio en ella solo durante la guerra y será inexcusablemente dado de baja con su licencia final"[293].

En el curso del trimestre solo hubo acciones administrativas con respecto a las baterías del Callao, sea para su conducción, como para su mejoramiento y operación[294]. Así:

- Se nombró Ayudante Encargado del Detall del Fuerte Santa Rosa al alférez de fragata Ruperto Espinosa, en tanto que oficial de Detall del mismo al capitán Effio;
- El Ingeniero F. Echegaray fue encargado de ejecutar las mejoras en las baterías, según lo determinó la Junta Central de Ingenieros;
- El Ingeniero Teodoro Elmore concluyó de levantar el muro de defensa y de verificar el relleno de las baterías;
- Una comisión de ingenieros militares inspeccionó las baterías existentes para detectar defectos y corregirlos, en tanto que otra estudiaba el terreno en donde estaban ubicados los fuertes del Callao;
- Se inició el tendido de alambre telefónico entre baterías para mejor coordinación y eficiencia en la defensa del Callao, tarea

en la cual trabajaban, para ganar su sustento, los chilenos que se habían negado a salir del país;
- Se inició el armado de las cureñas de madera de los cañones de la batería de barlovento;
- Se programó para la primera semana de junio ejercicios de tiro, y
- Se envió un destacamento de artilleros para Arica.

En otro orden de ideas, pero que tenía que ver con la defensa del Callao, están las medidas de alerta. Así, el 3 de mayo, el Comandante General de Marina, ante la disposición del Presidente de la República para que un jefe de marina, un oficial y 16 hombres se estacionen en Chorrillos para desde allí observar los buques que se presenten, comunicando de inmediato por el telégrafo al Ministerio de Guerra y Marina y a la Comandancia General de Marina, nombró para dicho fin al capitán de corbeta Elías Aguirre, quien designaría al oficial, debiendo los matriculados de Chorrillos proveer los 16 individuos[295].

6.4.6.2. Las defensas de Arica

El Callao era, pues, el único punto fortificado de la costa. Al seleccionarse Arica como base naval avanzada y cuartel general de la Dirección de la Guerra, resultaba obvia su fortificación, para lo cual era imprescindible remitir desde el Callao las piezas de artillería adecuadas.

La necesidad de fortificar Arica fue reconocida en los últimos días de marzo. A ese fin, se enviaron en el *Chalaco* y *Talismán* durante la primera quincena de abril, 2 cañones de a 250 y 2 de a 100, ambos Parrot, y 4 Voruz rayados de a 68, útiles, proyectiles y 100 barriles de pólvora. Inicialmente se encargó la organización e instalación al Prefecto coronel Zapata, pero luego ello recayó en el contralmirante Lizardo Montero, nombrado por decreto del 8 de abril Comandante General de Baterías y fuerzas existentes en la plaza de Arica, adonde llegó el 12 de abril en compañía de varios jefes y oficiales de la marina y ejército, que integraron el Estado Mayor de su comando, y algunos fleteros voluntarios del Callao. Su Estado Mayor fue conformado por el capitán de navío graduado Juan Manuel Fanning, como jefe de Estado Mayor; teniente 2° José Manzanares, Secretario de la Comandancia General; capitán de fragata graduado Felipe Mesa, ayudante; teniente 1° Manuel C. Delgado, adjunto; capitán de corbeta Leandro Mariátegui, agregado. Es decir ningún oficial del Ejército, aunque fuera como enlace, ofreciendo así una falta de visión de esfuerzo conjunto para lograr un objetivo, concepto que ya antes se ha comentado[296].

Recibida la artillería de grueso calibre citada, en el acto procedió a subirlos al Morro. Con la ayuda de los habitantes de Arica, que prestaron su cooperación sin distinción de clases, los cuatro cañones estuvieron en batería el 11, quedando el puerto de Arica protegido en cierto modo sin que la escuadra chilena hubiese hecho cosa alguna para impedirlo. El corresponsal que viajó en el *Talismán*, comentaba que en la designación de Montero dominaron dos ideas:

> "Que el general Montero, sacrificando todo género de aspiraciones, para desempeñar otro puesto, ha dado una incontestable prueba de su patriotismo marchando entusiasta al lugar que el Gobierno le ha designado; y que es indudable que, atendiendo el prestigio de que goza en los pueblos del Sur y especialmente en Arica, y a su prodigiosa actividad e inquebrantable energía, la fortificación de este puerto se hará en mucho menos tiempo que el que cualquier otro habría empleado. ¡Quién sabe si cabrá al general Montero la gloria de lanzar el primer cañonazo sobre los reivindicadores del litoral boliviano!"[297]

Así pues, entre el 6 y 12 de abril, Zapata se encontró con cañones que no conocía, que había que trasladar a sus probables ubicaciones, instalarlos y dejarlos listos para disparar, y sin el personal de artilleros apropiado. Es por ello, que no se le puede achacar responsabilidad alguna ni extrañar que el 16 de abril Montero elevase al Ministro de Guerra y Marina, un informe en el que manifestaba que todo era un desorden; que los elementos enviados no correspondían; que se había consumido esfuerzo y tiempo inútilmente. Como el montaje de las baterías era incipiente y además no había dotaciones ni parque, la defensa de la plaza era inexistente. Ante esta situación y con el apoyo de la autoridad política del Departamento, habíase abocado con todo empeño e incesante labor a instalar las baterías del "Morro" y fuerte "San José". Para cumplir con éxito la responsabilidad asumida, y hacer frente a la situación, solicitaba autorización del ministro para llevar a efecto acciones urgentes y de rápida ejecución. El ministro le concedió el 19, amplias facultades para actuar[298].

Un decreto supremo del 19 aprobó la organización y planta de oficiales de la Columna de Artillería de Arica, cuyo primer jefe era el coronel de artillería Arnaldo Panizo. Constaba de un comando con 5 oficiales; dos compañías con 5 oficiales cada una; una sección de marineros con 5 oficiales, y parque con un oficial. En total 21, de los cuales solo habían sido nombrados 11, incluidos Panizo y el capitán de corbeta graduado Germán Paz, como jefe del Parque[299]. El problema fue siempre de dotaciones hábiles disponibles.

El 20 de abril, cuando una división naval chilena compuesta por el *Cochrane* y *Magallanes* se presentó en Arica, la defensa era muy

precaria, pero no ocurrió acción de fuerza alguna. Sin embargo, Montero dictó las disposiciones del caso para rechazar algún ataque. Entre éstas estuvo la ubicación de un batallón a retaguardia de las baterías del Morro y la de los pocos marineros artilleros a los cañones. Montero manifestó que con los cinco cañones pequeños en el Morro nada se habría podido hacer. Reitera ante el ministro, la necesidad de artillería de largo alcance, sugiriendo extender el fuerte del Morro hacia La Lisera, en la parte sur, y guarnecer el islote Alacrán, agregando que los cañones del fuerte San José quedarían listos el 24[300].

Según Ekdahl, para el 16 de abril se habían montado en el Morro, 2 de a 500, 2 de a 300 y 3 de a 68. Los cuatro primeros no responden a la realidad. Según informe para Lima, la batería San José estaría lista el 19 de abril. También menciona Ekdahl, que el Morro tiene una altura de 139 metros sobre el mar (206 metros según Dellepiane), y que los cañones del *Cochrane* y *Magallanes* no hubieran podido disparar con una elevación que tuviera efecto eficaz sobre las baterías, a pesar que esa batería estaba en proceso de instalación[301].

Todo indica que fue Montero quien presentó al Presidente Prado un memorándum acerca de la necesidad de recibir ciertas piezas de grueso calibre, más otros temas relacionados con la artillería y defensa de Arica. Esta comunicación fue derivada al Ministro de Guerra y Marina, quien a su vez la pasó para informe al Comandante General de Marina. De la comunicación que este último envió al Director de Marina el 24 de abril, se deduce en gran medida, el contenido del memorándum inicial. La respuesta decía así:

"Los cañones Vavasseur de gran calibre no se han remitido por no haberlo dispuesto el Supremo Gobierno.

Los bragueros para cañón Parrot de 100 han sido entregados por el Comandante del *Chalaco*, sin embargo he ordenado se remitan 20 brazas más de cabo con este objeto (como repuesto).

Las alzas y miras de los cañones de 150 y 200 (o 100) se construyen en Bellavista, y no debe extrañarse que no se hubieran mandado, puesto que esta artillería, su montaje, corredera y útiles, se han encontrado en distintos lugares, dentro y fuera de este Arsenal y muchas piezas de bronce perdidas desde julio de 1872.

Lancha a vapor no hay en el Departamento, sino las de su servicio. No hay cureñas en el Arsenal ni de fierro ni de madera. Hay solamente cuatro cañones Parrot de 100 con montaje de madera. Dos se remitieron a Arica y dos se montan en la *Unión*.

Los saquetes se mandaron de a 300 para que fuesen reformados a menor calibre, pues de ellos tenía el Arsenal en gran cantidad y de este modo se evitaba la compra de franela.

Las espoletas para bombas Voruz son fundidas en Bellavista conforme a la muestra que se acompaña, y probablemente no conocen en Arica el modo de usarla. Lo que necesitan hacer es, limpiar la rosca del tornillo de la bomba, y debe encargarse (sic) que la espoleta entre ajustada a dicha rosca para impedir que haga explosión al salir de la boca del cañón. Dígnese US. poner esto en conocimiento del señor Ministro para conocimiento de S.E. el Presidente, suplicándole que toda vez que haya que embarcarse artillería de plaza, se digne ordenar que un jefe u oficial del arma se constituya en este Arsenal para que unido al Comandante de Arsenales, se haga el debido reconocimiento de todos, y evitar así tropiezos en el servicio"[302].

Este oficio no deja en claro el calibre de los cañones Parrot enviados, esto es, si eran de 200 o 150 libras. Empero sí confirma el caótico almacenamiento de los cañones y sus partes desde 1866 a la fecha, dentro y fuera del Arsenal en el Callao, que hubo de enviar con prisa y sin concierto a partir de la primera quincena de abril, pero que no era de la exclusiva responsabilidad del Comandante General de Marina, por lo que pedía mayor coordinación oportuna.

En la Orden General del Ejército del 22 de abril se comunica que por decreto supremo del 19 se había aprobado el cuadro de los jefes y oficiales de la Columna de Artillería de Arica, cuyo Primer jefe es el coronel Arnaldo Panizo. En total eran 11 distribuidos como sigue: Plana mayor 3, 1ra. Compañía 2, 2da. Compañía 3, Sección de marineros 2, Parque, capitán de corbeta graduado Germán Paz[303].

Aproximadamente el 19 de abril, una noticia de Arica indicaba que de los ocho cañones llegados, ya se habían probado siete con satisfactorios resultados en tiro al blanco. Ya tenía defensa que disuadiera a los buques chilenos, decía[304].

Ekdahl reseña que para fines de abril, la Guarnición de Arica consistía de 980 como sigue[305]:

Comandante: Contralmirante Lizardo Montero	
Columna de Gendarmes de Tacna	100
Columna de Policía de Tacna	100
Columna de Artesanos de Tacna	300
Granaderos Cívicos de Tacna	200
Granaderos Cívicos de Arica	100
Escuadrón Lluta	120
Sección Artillería de Lima	60

El 2 de mayo comenzaron los ejercicios de tiro, y el 4 Montero invitó al Presidente Daza a recorrer la batería San José y a presenciar un ejercicio de fuego con la batería del Morro. Sirvió de blanco una lancha de muy pequeñas dimensiones a unas 3 millas. Solo pudo hacer

15 tiros porque al aumentar la precisión en cada uno de ellos, el último dio de lleno en el centro del blanco, hundiéndolo instantáneamente, informaba el corresponsal de Arica[306].

Las baterías estaban organizadas como sigue[307]:

Jefe de las dos baterías
Coronel artillería Arnaldo Panizo

Batería del Morro
Jefe: capitán de fragata Felipe Santiago Mesa
1er. cañón- Teniente 1° Manuel C. Delgado
2do. cañón- Teniente 2° José M. Manzanares
3er. cañón- Teniente 2° Guardia Nacional de Lima S. T. Villarán
4to. cañón- Capitán artillería M. Cornejo
5to. cañón- Teniente 2° D. Nieto
6to. cañón- Alférez de ejército P. Bernales

Batería de San José
Jefe: capitán de corbeta Leandro Mariátegui
1er. cañón- coronel Arnaldo Panizo
2do. cañón- capitán de corbeta Leandro Mariátegui
Ayudante- capitán de artillería M. Meriux

El 7 de mayo, nuevamente se presentaron en Arica tres buques chilenos y como en anterior ocasión nada violento ocurrió. Pero el 11, Montero informó que aprovechando de la neblina, sin poder evitarlo por falta de embarcación de patrulla, y por estar fuera del alcance de la artillería, la fuerza chilena aprovechó para cortar el cable submarino, por lo que se trabajaba sin descanso para repararlo. Reiteraba su pedido de lancha a vapor para mejorar la vigilancia[308].

El 20 de mayo el *Chalaco* y el *Oroya* descargaron en Arica, pólvora, municiones y armas, cañones Vavasseur de a 250, correderas, cureñas, proyectiles y todos los útiles para su montaje y operación, así como a los jefes y oficiales destinados a la fortificación del puerto. Para encargarse de la colocación y montaje, viajó con instrucciones del Comandante General de Marina por vapor de la carrera, el ingeniero mecánico Federico Staples. El procedimiento fue aprobado por resolución suprema el 25 de junio[309].

El corresponsal en Arica informaba que la batería Santa Rosa (al Norte) tenía listo desde el 31 de mayo su cañón Vavasseur de 250,accesorios, estopines, espoletas, balas cónicas y cilíndricas, de casquete, de percusión, pólvora y además 50,000 raciones y otros víveres. Había sido traido por el *Limeña*, descargado ese mismo día con toda celeridad y trabajando con la claridad de la Luna, estaba ya a medio camino del Morro[310].

El 24 de mayo, desde Arica, Prado comunicó al Ministro de Guerra y Marina que la artillería y parque traidos para esa plaza, bien pronto acabarían de completar su defensa, no solo como puerto de importancia comercial, constantemente amagado por el enemigo, sino como punto céntrico de las operaciones marítimas que en ese momento habían tomado un carácter activo y poderosamente influyente en los planes de guerra[311]. Se completaba así la artillería de largo alcance para la defensa, faltando solo los cañones de a 500 libras Dahlgren del monitor *Manco Cápac*, que no pudo integrar el convoy que saliera del Callao el 16. Lo haría recién en agosto de 1879.

Instalar tantos cañones de diversos sistemas era una labor difícil y engorrosa. El corresponsal en Arica comentaba el 14 de junio, que Montero trabajaba fuerte para concluir las defensas y organizarlas. Era el primer obrero de Arica. Había programado otro ejercicio de tiro para el domingo 15. En efecto, se llevó a cabo con las piezas de a 68, 100 y 250 de las baterías del Morro al sur; 2 de Mayo, Santa Rosa y San José al Norte. Las pruebas y puntería fueron satisfactorias. Asistieron Daza, Prado y Montero. "Hoy Arica, decía el Corresponsal, puede rechazar dignamente cualquier agresión de la escuadra chilena". Comentaba, además, que Prado inspeccionaba y atendía las necesidades de las baterías constantemente. Con Montero, frecuentemente estudiaban el terreno y tomaban medidas para evitar un desembarco por Sama o La Lisera[312].

Los cañones de las baterías antes citadas, que participaron en este ejercicio, debieron ser: Batería alta del Morro: 1 Vavasseur de a 250, 2 Parrot de a 100 y 2 Voruz de a 68; Batería baja del Morro: 4 Voruz de a 68; Batería 2 de Mayo: 1 Vavasseur de a 250; Batería San José: 2 Parrot de a 150; Batería Santa Rosa: 1 Vavasseur de a 250. En resumen 13 piezas: 3 Vavasseur de a 250, 2 Parrot de a 150, 2 Parrot de a 100 y 6 Voruz de a 68.

Conviene aclarar que la descripción que presenta Dellepiane sobre las defensas de Arica, corresponde a junio de 1880, y que en el año que habría de transcurrir desde este ejercicio, se experimentarían cambios, como se verá en su oportunidad. Después de la pérdida de la *Independencia* el 21 de mayo, More y algunos de sus oficiales y tripulantes integraron las dotaciones de las baterías, particularmente las del Morro, participando en el ejercicio del 15.

En términos generales, para la ubicación y distribución de las baterías influyó el concepto de defensa de la plaza contra ataques desde el mar. El Corresponsal en Arica comentaba que la situación de estos

fortines no había podido ser mejor estudiada y sus tiros rasantes hacia el mar les daban una importancia incontestable. Hacia el lado de tierra dominaban los caminos de Sama, probable punto de desembarco del enemigo, que viniendo por la costa, conducen a Arica[313].

El 12 de junio, el Comandante General de Marina elevó una extensa relación al Director de Marina, de todos los accesorios y munición que junto con los dos cañones Voruz de a 68 fueron remitidos al puerto de Arica, por orden suprema[314].

6.4.6.3. Las defensas en otros puertos peruanos

El domingo 6 de abril, el *Chalaco* llevó a Pisagua dos cañones Parrot de a 100, que descargó en 40 minutos, una operación relámpago. Se instalarían, uno al Norte del puerto en punta Pisagua, denominado Cañón del Norte. Otro, llamado Cañón del Sur, entre la población y punta Pichalo. Estos cañones, como es fácil apreciar, no estuvieron listos para rechazar los ataques chilenos en los primeros días de abril[315].

También hubo la intención, que no se concretó en el curso de este trimestre, de fortificar Mollendo y a ese efecto se nombró al coronel Guillermo Smith, Comandante de las Baterías que se establecieron, encargándosele la dirección de las obras de fortificación[316]. Sin embargo, el 1° de julio Prado reiteró al Ministro de Guerra y Marina lo indispensable que era artillar el puerto, no solo para la defensa de sus habitantes e intereses sino para proteger la comunicación cablegráfica con el Callao, ante toda tentativa de interrumpirla por parte del enemigo. Según el Agente de la empresa del cable en Arica, era fácil pescarlo y cortarlo buscándolo con tenacidad, y los enemigos tenían medios de verificarlo a las inmediaciones de tierra en Mollendo. El ministro Mendiburu ordenó con fecha 6 de julio al Comandante General de Marina, que se preparen para su remisión a Mollendo, las cuatro piezas de artillería de grueso calibre de a 150 o 200, cuyo envío se suspendió anteriormente. Deberá llevar los mismos proyectiles, juegos de armas, pólvora y demás necesario para su servicio.

Respecto a Pisagua, Prado, en esa misma fecha, consideraba la conveniencia de artillarlo. Tenerlo a cubierto de hostilidades sería de la mayor ventaja para nosotros, decía a Mendiburu. Debido a razones militares y económicas esta medida habría que ejercitarla paulatinamente, pero había que preparar los elementos, consistentes en cuatro cañones de a 150 o 200. Mendiburu, sin embargo, ordenó al Comandante General preparar otras piezas, pero para enviarlas previa orden[317].

En Iquique, se instalaron algunas piezas habiéndose designado como Comandante General de las baterías de artillería, al coronel Emilio Castañón. Por su parte, Dellepiane señala que en un comienzo se desembarcaron en Iquique 16 cañones de bronce, de avancarga, modelo inglés 1861, formando una brigada de artillería y tres baterías, con 280 hombres a órdenes del coronel Castañón. Pero más adelante, sin mencionar calibres, comenta que en Iquique se habían montado cuatro piezas pesadas en la ribera, desde el comienzo de la guerra[318]. No hay más datos en el periodo.

El 7 de mayo de 1879, el ministro del Solar promulgó la resolución por la cual se aprobaba el contrato que celebrara el coronel Emilio Castañón con 27 obreros de la Maestranza para construir la batería en el litoral de Iquique[319].

También hubo la intención de fortificar Ancón. En efecto, se remitieron dos piezas Voruz de a 68, con sus partes y accesorios, según lo informase el 12 de junio el Comandante General de Marina al Director de Marina. A fin de junio una nota periodística decía haber salido para Ancón el destacamento de artilleros que cubriría las baterías de esa caleta. En efecto, el 18 de mayo el Ministro de Guerra y Marina manifestó al Prefecto del Callao y Comandante General de la Batería del Callao, que se estaban formando en esa caleta las baterías destinadas a dar respetabilidad y defender en caso preciso dicho puerto, para lo cual era indispensable enviar el número exacto de artilleros. Como hubiera déficit de tropa de línea, se estaba formando la Columna Veterana de Artillería 2 de Mayo. Mientras tanto, se había dispuesto se trasladasen a Ancón 40 artilleros de la Guardia Nacional, que se rotarían cada 12 o 15 días, para lo cual podía emplear la columna que mandaba Venegas. Manifestaba también, que ese destacamento tendría el mismo sueldo que los del cuerpo activo, habiéndose solicitado al Ministro de Hacienda para que se les abonara por la Caja Fiscal del Callao. El Ministro de Hacienda expidió las órdenes del caso. Pero el trimestre terminó y esa batería no estuvo lista[320].

Para conocer mejor sobre las defensas y preparativos de Perú y Bolivia, Chile envió agentes secretos[321]. No se conoce que el Perú hiciera lo propio.

6.4.6.4. Las defensas en puertos chilenos

En Antofagasta, las defensas consistían de 3 cañones Armstrong de a 150 libras (8"). Otra información menciona que eran de a 300 libras. En todo caso, uno estaba en el Norte frente a La Chimba; otros al Sur,

uno de ellos frente al muelle de pasajeros y el otro frente a las oficinas del cable, más varias piezas Krupp de campaña. Pero según el mismo Ekdahl, en junio/julio en Antofagasta había 1 de a 300 y 3 de a 150[322].

En Valparaíso había 125 cañones con 1690 artilleros como sigue: 5 Rodman de a 600; 10 Blakely de a 300, 200, 100, 60 y 30; 16 Nacionales de 120; 18 transformados de a 80 y 60; 48 de a 68; 1 bombero de 80. Estaban distribuidos en 13 baterías colocadas en alturas que variaban entre 12 y 58 metros[323].

Se habilitaron los puertos de Valparaíso y se repartieron cañones, aunque anticuados, en Lota, Coronel, Lebú, Talcahuano, Tregor, Guayacán, Chañaral, Antofagasta[324]. Valparaíso, por otra parte, reunía en sí similares facilidades para su escuadra, que el Callao. Sus dos diques flotantes, sin embargo, no podían atender a los blindados chilenos. En Valparaíso había varias maestranzas, una de las cuales era de la P.S.N.C. No había una factoría naval del Estado, y el Arsenal tenía un número limitado para reparaciones ligeras. Además, podía usar otras maestranzas como aquella de la compañía de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta. Este puerto, desde su ocupación, había sido seleccionado como base avanzada y centro de sus operaciones.

6.4.6.5. Conclusiones

1. Las baterías del Callao y Arica pueden ser batidas por la artillería de los blindados, por fuera de su alcance efectivo.
2. El puerto de Arica reune las condiciones para convertirse en cuartel general para la dirección de la guerra y como base avanzada para las operaciones navales de interdicción a las líneas chilenas de comunicación marítima.
3. Las baterías de los puertos chilenos tienen el alcance y poder de penetración para dañar a los blindados peruanos.

6.4.7. Líneas de transporte y suministro en el TOMA

Como se ha visto, a lo largo del litoral peruano, boliviano y chileno del TOMA, no existían rutas terrestres que permitieran una fácil comunicación entre los puertos respectivos, generando una dependencia para el transporte marítimo de carga y pasajeros. El comercio exterior peruano había generado un intenso tráfico marítimo internacional; en su mayor parte estuvo atendido primero por la flota a vapor de la P.S.N.C., sumándose la C.S.A.V. y un par de compañías, francesa y alemana. Algunos de los vapores de la C.S.A.V., navegando bajo

bandera inglesa, continuaron atendiendo el tráfico peruano hasta los primeros días de la guerra, pero luego todos los vapores de la compañía pasaron al servicio del Gobierno chileno. El transporte del guano y salitre fue atendido principalmente por barcos a vela, que los cargaban en los diversos puertos del departamento de Tarapacá.

En Bolivia, antes de la ocupación de su provincia litoral de Atacama, el puerto salitrero más importante era Antofagasta. Mejillones, Cobija y Tocopilla atendían, de preferencia, embarques de guano. Ninguno de ellos tenía comunicación con el interior, por lo que su comercio exterior tenía que realizarlo fundamentalmente por Arica. En el Perú, Iquique y Pisagua eran puertos salitreros, siendo el más importante el primero. Los puertos Pabellón de Pica, Huanillos, Mejillones del Perú, atendían principalmente embarques de guano. En Chile, Taltal, Blanco Encalada y El Cobre eran puertos salitreros.

El Perú, en su comercio exterior con los países del Atlántico, empleaba dos rutas: una, por el estrecho de Magallanes, y otra por el istmo de Panamá con trasbordo, produciendo en consecuencia dos puntos focales importantes. Ambas rutas, sin embargo, eran importantes para el Perú y Chile, pues eran las vías por donde recibían de Europa y de los Estados Unidos los armamentos, pertrechos, artículos, etc., que necesitan para sostener la lucha. Si bien Bolivia movilizaba una parte significativa de su comercio exterior por Arica, tenía conexión con Argentina por la vía de Tarija.

Iniciada la guerra, al Perú sólo le quedó para esos fines, la ruta de Panamá. Los vapores de la P.S.N.C. mantenían, por la ruta de Magallanes, el tráfico de personas y mercaderías no consideradas como contrabando de guerra. Por falta de marina mercante, el Perú dependía fundamentalmente de la P.S.N.C. tanto para el comercio exterior cómo de cabotaje.

Producto importante en el campo de los suministros, era aquel del carbón. El Perú dependía totalmente de su importación desde Estados Unidos, Inglaterra y Australia. Chile a pesar de ser productor de carbón, dependía también de su importación, pero en menor escala, trayéndolo de Gales y Australia, pues el nacional no era adecuado para su empleo en los buques de guerra. Los puntos de producción eran Lota y Coronel.

El establecimiento de bases avanzadas en Arica y Antofagasta, generó líneas de comunicación hacia el Sur y Norte de ambas, por las cuales se movilizaban tropas y pertrechos de todo tipo.

Otro elemento crítico en el campo de los suministros era el agua dulce, en especial en Tarapacá y Atacama. Para obtenerla era menester

recurrir a la destilación local del agua de mar mediante el empleo de máquinas a vapor apropiadas, en particular en Pisagua, Iquique y Antofagasta. Arica se surtía de agua dulce de los valles cercanos.

6.4.7.1. Conclusiones

1. Los vapores de las compañías extranjeras mantienen el comercio exterior de los países en guerra, siempre que no transporten mercaderías consideradas como contrabando de guerra.
2. Todos los puertos con terminales de ferrocarril como Mollendo, Pacocha, Arica, Iquique y Pisagua, facilitan el abastecimiento de carbón en provecho de las operaciones de interdicción de las líneas de suministro hacia Antofagasta.
3. El abastecimiento de Arica y puertos de Tarapacá con elementos de guerra, solo puede realizarse con los transportes de la Armada.
4. Para la supervivencia de la población en cuestión de productos alimenticios y otros bienes, se depende de las líneas de vapores extranjeras.
5. Los puntos focales, Panamá y Magallanes, de las rutas de comercio exterior, están muy distantes de las respectivas bases principales y avanzadas de Perú y Chile.
6. Para Perú es más difícil hostilizar Magallanes, que para Chile interceptar transportes peruanos a su salida de Panamá.
7. Operando desde Arica hay más posibilidades de interdecir las líneas marítimas de comunicación chilena.

6.5. PODER COMBATIENTE RELATIVO

6.5.1. Fuerzas combatientes

En el Capítulo I se ha esbozado un análisis preliminar del poder combatiente relativo de las escuadras de Perú y Chile, tanto en número como en características, como antecedente a la "primera apreciación naval" que se encargara presentar a un grupo de oficiales de marina ante el Consejo de Ministros, lo cual se llevó a efecto el 7 de marzo. En esa oportunidad, el análisis se basaba en el supuesto que ambas escuadras hubiesen superado las deficiencias descritas en el capítulo citado.

El plan de guerra del Gobierno chileno, esbozado antes de la declaración de guerra, contemplaba que su escuadra se desplazaría oportunamente hacia el Callao de manera que su presencia coincidiera

prácticamente con la declaración de guerra y diese cuenta de la escuadra peruana allí fondeada, la que, según informes de Godoy antes de retirarse de Lima, estaba casi toda ella en reparación, con personal incompleto y desentrenado, y las baterías con limitaciones. Esa fue la orden que recibió el almirante Williams Rebolledo de boca del señor Sotomayor, enviado especial. Una orden de esa naturaleza solo podía expedirse con pleno convencimiento y confianza de que la escuadra estaba en el grado apropiado de alistamiento material y de personal, lo cual era lógico suponer cierto, si se considera que desde el 14 de febrero las probabilidades de una guerra con el Perú habían sido debidamente sopesadas. Que Williams Rebolledo decidiera por el bloqueo de Iquique no contradice su estado de alistamiento.

En páginas anteriores se ha descrito la situación de la escuadra peruana, que al sábado 10 mayo se puede resumir como sigue:

Fragata *Independencia*

Tenía calderas nuevas; maquinaria recorrida; cubiertas cambiadas; en el lugar del bauprés tenía montado con dirección fija un cañón de a 250 libras Vavasseur; colisa original de a 150 libras en popa; batería original de cinco cañones de a 70 libras por banda aumentada en cada lado con un cañón de a 150 libras; munición y pólvora; carboneras llenas; víveres, repuestos, fondos limpios y pintados.

Las pruebas en navegación de las nuevas calderas y máquinas de propulsión realizadas el 27 de abril, indicaban que podía desarrollar 11 millas por hora, su velocidad original. Conforme las calderas tuvieran más horas de trabajo y el personal de ingeniería se familiarice más y más con la planta de propulsión, era probable que pudiese desarrollar algo más de 11 millas por hora (13 no era real).

La prueba de la artillería original y nueva había tenido resultados satisfactorios en alcance, precisión y retroceso.

Desde el 27 de abril hasta el 11 de mayo (14 días), no había salido a la mar a realizar ejercicios de fuego para afirmar la destreza y rendimiento en el manejo de la artillería, y otros ejercicios doctrinales. Si bien el entusiasmo y la moral de la tripulación eran encomiables y elevados, no representaba en este momento un equipo armónico, integrado, característico de un buque de combate en el que no hay sustituto para el entrenamiento y la experiencia, pues el coraje físico no basta. De los 39 oficiales, 22 carecían de experiencia de mar y combate; los tripulantes, enganchados apuradamente, no habían podido demostrar su experiencia como artilleros o gente de mar, ni tenían un conocimiento cabal del buque, complicado de por sí. A partir de la

salida del Callao, puede entrenar intensamente, pero la existencia de munición limitaba la realización de ejercicios de fuego real. El peso de andanada por banda era de 500 libras, en caza de 250 libras, y en retirada de 150 libras. La instalación fija del Vavasseur de a 250 libras obligaba a apuntar al blanco con el buque, lo cual limitaba su libertad de acción y aunque disparaba proyectiles de 250 libras, no tenían el poder de penetrar el blindaje chileno, pero sí podían dañar la superestructura. Finalmente, tenía el recurso del espolón para, si las circunstancias eran favorables, hacer daño al enemigo.

Monitor *Huáscar*

El estado de su planta de propulsión garantizaba que pudiese desarrollar de 11 a 12 millas por hora. Su artillería principal de a 300 libras estaba en buen orden, así como la secundaria de a 40 y 12 libras. La torre funcionaba bien. Su sector de tiro estaba limitado en ciertos ángulos hacia proa por el trinquete y trípode que, por razón de tiempo, no se pudieron retirar, y por la torre de comando hacia popa. Su comandante considera urgente contar con proyectiles de acero de a 300 libras, ya pedidos a Inglaterra, capaces de perforar el blindaje de los chilenos. El peso de andanada era de 600 libras en los sectores libres, que podía dañar la superestructura. Tenía las carboneras llenas, víveres, repuestos, fondos limpios y pintados, munición y pólvora.

En las semanas previas había realizado varios ejercicios de tiro en San Lorenzo con resultados satisfactorios, pero el complicado sistema de torre y de carga de los cañones, hizo necesario más ejercicios navegando. Los ejercicios no se habían limitado a los de tiro, sino que se habían practicado otros doctrinales. La limitación más severa era la destreza y rendimiento en el manejo de la artillería, pues el comandante Grau había manifestado por escrito que la tripulación no era apta en calidad ni en cantidad. Si bien su entusiasmo y moral eran encomiables y altos, no representaba en este momento un equipo armónico, integrado, característico de un buque de combate. De los oficiales, el 48% carecía de experiencia de mar y de combate; los tripulantes enganchados apuradamente no habían podido demostrar su experiencia como artilleros o gente de mar, ni tenían un conocimiento cabal del buque, a pesar de ser más simple que la fragata.

A partir de la salida del Callao podía entrenar intensamente, pero la existencia de munición limitaba la realización de ejercicios de fuego real. En efecto, sus existencias a febrero eran:

Bombas de acero 31	Espoletas de percusión de 300	160
Bombas de segmento 45	Espoletas de percusión de 40	10
Bombas de fierro 27	Espoletas de fricción de 300	120

Pólvora de cañón 3,461 libras	Espoletas de fricción de 40	17
	Espoletas de tiempo de 40	30
	Estopines corrientes	140

Finalmente, tenía el recurso del espolón para, si las circunstancias eran favorables, hacer daño al enemigo.

Corbeta *Unión*

Sus calderas estaban en reparación integral, pues durante el desempeño de la comisión al Sur, que devino en el combate de Chipana, la máquina no pudo desarrollar más de 11 millas por hora, siendo la original de 13. Sus calderas fueron cambiadas en Inglaterra en 1871-1873. La obra la ejecutaba la factoría de la P.S.N.C. cuyos operarios trabajaban día y noche. Era probable que estuviese terminada en la primera quincena de julio.

La munición de a 68 libras Voruz, había presentado otra vez la falla inicial de 1866. Por un defecto de espoleta, los proyectiles estallaban a poco de salir del brocal. Se estaba tomando medidas para subsanarlo. Además, se montarían dos cañones de a 100 libras, para lo cual habría que reforzar su cubierta.

Como su salida no era inminente, la tripulación que se le asigne, por la experiencia obtenida de la comisión al sur, tendría que entrenar intensamente.

Cañonera *Pilcomayo*

La comisión que desempeñó en abril con la corbeta, indicaba que se había olvidado sus limitaciones en velocidad, manifestadas en las pruebas realizadas a su recepción, esto es, que su máxima velocidad no pasaría de 11 nudos. En términos generales, la cañonera estaba operativa y tenía carbón, víveres, repuestos, fondos limpios y pintados, munición y pólvora. Su dotación estaba completa. Había realizado ejercicios de tiro y doctrinales, y los seguiría realizando aun cuando permaneciese en el Callao.

Monitor *Atahualpa*

Un último informe indicaba que estaba listo para navegar a velocidad entre 4-5 nudos. Su artillería y torre funcionaban satisfactoriamente, pero tenía limitaciones en el sector de tiro hacia popa. Con la dotación necesaria, provisto de carbón, munición, pólvora, repuestos navales y cuanto haya de ser menester para la próxima campaña, podía emprender su marcha cuando el Gobierno lo estimara conveniente. Finalmente, al igual que con los otros blindados, la gente de los dos monitores carecía de experiencia y no estaba debidamente entrenada.

Monitor *Manco Cápac*

El 17 de abril estaba listo para emprender la marcha cuando el Supremo Gobierno lo estimase por conveniente. Pero el 28 ocurrió una avería en una caldera grande, que a pesar de haber sido reparada al 11 de mayo tenía limitaciones para navegar. Respecto a la artillería y torre, se había probado a satisfacción y, al igual que el otro monitor, tenía limitaciones en su sector de tiro hacia popa. Ambos, por su limitada velocidad, solo se podían emplear para defensa de puerto. Finalmente ambos monitores disponían de espolón para, si las circunstancias eran favorables, hacer daño al enemigo.

Los transportes

El *Chalaco*, *Talismán* y *Limeña* estaban operativos. Se les había montado armamento. Pero había gran demanda de movilización de tropas y artillería para defensa de costas en el sur, así como para transportar armas y materiales desde Panamá al Callao. Como no existía marina mercante nacional a vapor, y la P.S.N.C. había adoptado, como es lógico, una actitud neutral, se requería adquirir un buque, lo cual se solucionó con la compra del *Oroya* de dicha compañía, izándose el pabellón nacional el 22 de abril. Poco después se le montó la artillería apropiada. Era el transporte más rápido y de mayor capacidad de bodega.

El sábado 10 de mayo, la escuadra fue organizada en tres divisiones, como se describe a continuación:

El *Huáscar*, al mando de Miguel Grau, la *Independencia* al mando de Juan Guillermo More, y el transporte *Chalaco* al mando de Manuel Villavisencio, conformaban la 1ra. División Naval, cuyo Comandante General era el comandante Grau. Los comandantes de los blindados tuvieron la oportunidad de practicar tiro real y evoluciones tácticas cuando conformaron la Escuadra de Evoluciones en 1874, al mando de Grau.

La *Unión*, al mando de Nicolás Portal, la *Pilcomayo* al mando de Carlos Ferreyros, y el transporte *Oroya* al mando de Toribio Raygada, conformaban la 2da. División Naval, cuyo Comandante General era el comandante Aurelio García y García. El comandante Portal también lo fue de la *Unión* en 1874, participando en todos los ejercicios de tiro y doctrinales de la Escuadra de Evoluciones. La cañonera llegó al Callao en 1875.

El *Atahualpa*, al mando de Gregorio Miró Quesada, el *Manco Cápac* al mando de Camilo N. Carrillo y el transporte *Limeña* al mando de Leopoldo Sánchez, conformaban la 3ra. División Naval, cuyo Comandante General era el comandante Carrillo. El comandante Miró

Quesada también lo fue del mismo buque en 1874 y el 2do. comandante del *Manco Cápac,* Enrique Alayza asimismo fue su comandante en 1874, participando ambos en todos los ejercicios de tiro y doctrinales de la Escuadra de Evoluciones que se conformara para practicar, precisamente, las evoluciones preparadas por Carrillo y aprobadas por el Gobierno. Por otra parte, Carrillo, fue comandante del *Manco Cápac* en el viaje inicial desde Estados Unidos hasta Río de Janeiro en 1869.

A excepción de García y García, Carrillo y Ferreyros, todos habían comandado en 1874 los mismos buques durante los ejercicios de la Escuadra de Evoluciones y, por lo tanto, se conocían entre ellos, así como las posibilidades y limitaciones de las unidades a su mando.

Como ya se indicara, una buena parte de los miembros de la primera Dirección de Marina, había pasado a la Mayoría de Órdenes de la Escuadra en Campaña, entre los que estaba el comandante Carbajal, de quien Grau solicitó al Comandante General de Marina sea designado Secretario de Escuadra al disponerse la salida de la 1ra. y 3ra. División Naval al sur el 15 de mayo[325].

El estado, pues, de la armada en el Callao al 11 de mayo, indicaba que de los seis buques de combate solo estaban disponibles y listos en material el *Huáscar,* la *Independencia* y la *Pilcomayo,* mas no en personal experimentado y entrenado. Las actividades del *Chalaco* y *Talismán* al Sur, burlando el bloqueo chileno merced a la eficiencia de sus comandos, y del *Talismán* a Panamá, hacia donde debía zarpar en breve, ratificaban su buen estado operativo.

Conviene aclarar que para fines de abril, había ya una cierta estabilidad en las plantas de oficiales de los buques, tanto de combate como transportes. Esto sucedía casi tres semanas antes de la inminente salida de la Escuadra al Sur, lo cual constituía una razón más para que las dotaciones estuviesen ejercitadas en sus puestos de combate. Dotaciones completas y en algunos casos excesivas, como se puede comprobar con el nombramiento de un tercer comandante. Dotaciones completas sí, pero con oficiales que venían de la situación de indefinidos y con jóvenes inexpertos de la Escuela Preparatoria, ambos faltos de entrenamiento.

A fin de ser lo más objetivo posible, se revisará brevemente la comparación de ambas escuadras como medio de llegar al enunciado respectivo de sus poderes y debilidades.

6.5.1.1. Fuerzas Navales

a. Blindados de alta mar	*Independencia*	*Huáscar*	*Cochrane*	*Blanco Encalada*
Desplazamiento Tons.	3000	1745	3560	3560
Artillería Principal				
De 300 libras	-------	2	-----	------
De 250 libras	1	------	6	6
De 150 libras	3	------	------	------
De 70 libras	10	------	------	------
De 40 libras	------	2	------	------
Total	14	4	6	6
Peso de andanada, libras	500	640	750	750
Tipo de proyectil	bomba	bomba	bomba	bomba
Poder de perforación, pulgadas	4.5	4.5	9	9
Alcance medio efectivo, yardas	1100	4000	4900	4900
Velocidad fuego en minutos por tiro	S/d	5	S/d	S/d
Cañones rayados de	avancarga	avancarga	avancarga	avancarga
Sistema de disparo	manual	manual	eléctrico	eléctrico
Coraza de hierro del casco, pulgadas	4.5	4.5	9	9
Coraza torre de mando, pulgadas	4.5	3	S/d	S/d
Coraza torre artillería/casamata pulg.	4.5	5.5	9	9
Espolón	si	si	si	si
Velocidad, millas por hora	11	11	10/10.5	10/10.5
Capacidad de carbón, tons.	450	300	280	280
Autonomía a 10 mph en días	9	10	11	11
Radio de acción a 10 mph, en millas	1188	1200	1300	1300
Número de hélices	1	1	2	2
Sistema de gobierno	manual	manual	vapor	vapor
Dotación	300	200	300	300

Notas

- La operación manual de la torre del monitor y de sus cañones era complicada y lenta. Requería de un alto grado de entrenamiento y de ejercicios reales para alcanzar un régimen de disparo eficaz. Lo mismo era aplicable a los otros dos monitores.
- El cañón de a 250 lbs. Vavasseur de la fragata era fijo y estaba instalado en el lugar del bauprés y, por lo tanto, solo podía disparar hacia proa, por lo que no se incluye el peso de su proyectil en el de andanada.
- La artillería de a 250 lbs. de los blindados chilenos, estaban ubicados en casamata blindada.

- Para el peso de proyectil en andanada solo se toma en cuenta a los cañones de una banda que disparaban simultáneamente.
- De acuerdo al combate de Iquique, se menciona que además de la colisa de popa, la fragata tenía en baterías un cañón de 150 lbs. por banda, y solo 5 de 70 lbs. por banda.
- Los alcances efectivos del *Huáscar*, y blindados chilenos se han tomado desde datos en la segunda persecución del monitor por el *Blanco*.
- La autonomía y radio de acción de los blindados chilenos son estimadas.

b. Blindados para defensa de puertos	*Atahualpa*	*Manco Cápac*
Desplazamiento Tons.	2100	2100
Artillería Principal De 500 libras en torre	2	2
Peso de andanada, libras	1000	1000
Tipo de proyectil	Bala	Bala
Poder de perforación, pulgadas	5	5
Alcance medio efectivo, yardas	1700	1700
Velocidad fuego en minutos por tiro	7	7
Cañones lisos de	avancarga	avancarga
Sistema de disparo	manual	manual
Espolón	2	2
Torre de artillería blindada, pulgadas	10	10
Blindaje del casco, pulgadas	5	5
Velocidad, millas por hora	4.5	4.5
Autonomía a 4.5 mph en días	5	5
Radio de acción a 4.5 mph, en millas	270	270
Sistema de gobierno	manual	manual
Dotación	100	100

Notas

- Los datos de autonomía y radio de acción corresponden a navegación sin remolque. De navegar remolcados pero empleando también su máquina, el radio de acción aumentaba a 540 millas.

c. Corbetas de madera	*Unión*	*Chacabuco*	*O' Higgins*	*Esmeralda*
Desplazamiento Tons.	2100	1650	1650	850
Artillería Principal De 115 libras	-------	3	3	------
De 70 libras	-------	2	3	------
De 68 libras	12	------	------	------
De 40 libras	------	2	------	12
Total	12	7	6	12
Peso de andanada, libras	408	340	340	240
Tipo de proyectil	bomba	bomba	bomba	bomba
Alcance medio efectivo, yardas	3850	S/d	S/d	S/d
Velocidad fuego en minutos por tiro	3	S/d	S/d	S/d
Cañones rayados de	avancarga	avancarga	avancarga	avancarga
Sistema de disparo	manual	manual	manual	manual
Velocidad, millas por hora	12	7	7	5
Capacidad de carbón, tons.	400	200	200	S/d
Autonomía a 12 mph en días	13	9	9	S/d
Radio de acción a 10 mph, en millas	1872	800	800	S/d
Sistema de propulsión alterno	velamen	velamen	velamen	velamen
Dotación	180	200	200	200

Notas

- Para la *Unión* se consideró una velocidad de 12 millas por hora después de reparadas sus calderas, vista la prueba al cambio de ellas en Inglaterra, así como la acción de Chipana cuando solo alcanzó 11 millas por hora.
- El alcance efectivo de tiro de la *Unión* corresponde al logrado en el combate de Chipana.
- Los datos de autonomía y radio de acción de buques chilenos son estimados.

d. Cañoneras de madera	*Pilcomayo*	*Magallanes*	*Covadonga*
Desplazamiento Tons.	800	950	412
Artillería Principal			
De 115 libras	-------	1	------
De 70 libras	2	------	2
De 64 libras	-----	1	------
De 40 libras	4	------	1
De 20 libras	------	2	------
Total	6	4	3
Peso de andanada, libras	150	219	110
Tipo de proyectil	bomba	bomba	bomba
Alcance medio efectivo, yardas	3925	4700	S/d
Velocidad fuego en minutos por tiro	5	S/d	S/d
Cañones rayados de	avancarga	avancarga	avancarga
Sistema de disparo	manual	manual	manual
Velocidad, millas por hora	11	11	7
Capacidad de carbón, tons.	139	220	S/d
Autonomía a 11 mph en días	5	9	S/d
Radio de acción a 11 mph, en millas	660	1188	S/d
Sistema de propulsión alterno	velamen	velamen	velamen
Dotación	125	S/d	130/135

Notas

- La cañonera peruana tenía dos colisas de 70 lbs. montadas en crujía, pudiendo disparar en caza solo una por banda.
- El alcance de tiro para la cañonera peruana corresponde a la colisa de 70 lbs. El de la *Magallanes* corresponde a su colisa de 115 lbs.
- Los datos de autonomía y radio de acción de buques chilenos son estimados.

En todas las comparaciones se resalta el peso de andanada, por ser más objetivo que consignar el número de cañones. Ese peso significa disparar por un lado en tiro concentrado o dividido, para el caso de combatir por un lado. Poco probable, pero no imposible, era combate por ambos lados contra blancos diferentes.

6.5.1.2. Conclusiones

1. La fuerza de blindados de alta mar de Chile tiene clara ventaja en poder de fuego, en alcance y perforación de blindaje respecto a los cuatro blindados peruanos.
2. Los blindados chilenos son modernos e incorporan adelantos y equipos mejores, que los hacen más eficaces, como por ejemplo alumbrado eléctrico, dos hélices, disparo eléctrico, etc.

3. Los blindados chilenos son de mayor desplazamiento, resultando en mayor blindaje, mayor número de cañones de grueso calibre, más munición, más pólvora.
4. El peso de andanada de los blindados chilenos es superior
5. Los proyectiles de los blindados peruanos no pueden perforar la coraza de los blindados chilenos. Para el *Huáscar* se habían comprado en Inglaterra granadas perforantes Palliser de acero para tener más probabilidad de infligirles daño.
6. La operación de la torre y artillería del *Huáscar* es más laboriosa y lenta que la artillería chilena en casamata central, con el consiguiente menor volumen de fuego.
7. La artillería del *Huáscar* puede quedar neutralizada si la torre es averiada en su sistema manual de rotación.
8. Los blindados chilenos tienen más probabilidad de aplicar la regla "dar primero (por su alcance), dar duro (por su potencia de fuego), dar seguido (por operación más simple)".
9. Los blindados peruanos de alta mar tienen una escasa ventaja en velocidad que, en circunstancias favorables, les permitirá mantener o aumentar distancia, evitando combatir con los blindados chilenos.
10. Los monitores para defensa de puerto, por razón de su velocidad, no pueden operar en formación con los de alta mar y su capacidad solo les permite salidas a cortas distancias del puerto para rechazar algún ataque.
11. Por su silueta, tres de los monitores peruanos, dificultan la detección y precisión del tiro de los blindados chilenos a distancia.
12. La capacidad de maniobra de los blindados chilenos por contar con dos hélices, dificulta o hace dudoso un ataque con espolón.
13. Los monitores peruanos para defensa de puerto, navegan a satisfacción en mar llana con un andar de 4.5 millas por hora.
14. Con mar de leva, como el que se experimenta a lo largo de la costa peruana, estos monitores pueden sin dificultad hacer uso de su artillería sin riesgo alguno.
15. El mayor número de buques chilenos, en general, concede más flexibilidad en las misiones a cumplir.
16. El peso de andanada de los buques de madera chilenos es superior y con mayor alcance que el correspondiente de los peruanos.

17. La mayor velocidad de los buques de madera peruanos les permite escoger la distancia de combate.
18. Las dotaciones peruanas tienen moral alta y espíritu combativo, dispuestas hasta el sacrificio de la propia vida, pero ello no es sustituto de la preparación para el combate durante largos periodos.
19. La eficiencia combativa de las dotaciones peruanas es reducida por falta de entrenamiento y por su reciente conformación.
20. Las dotaciones de los buques chilenos están entrenadas para combatir y sus operaciones contra el litoral peruano han consolidado esa capacidad.

6.5.2. Fuerzas terrestres

6.5.2.1. Baterías en el Callao

A mediados de mayo las baterías del Callao estaban conformadas por:

- Torre La Merced, con 2 cañones de a 300 lbs., Armstrong;
- Fuerte Santa Rosa, con 2 cañones de a 500 lbs., Blakely;
- Fuerte Ayacucho, con 2 cañones de a 500 lbs., Blakely;
- Torre de Junín, con 2 cañones de a 300 lbs., Armstrong.

El alcance medio de estas ocho piezas era de unas 3,700 yardas. Si bien todas ellas tenían jefes asignados, no contaban con las dotaciones necesarias tanto en número como con la instrucción indispensable para su operación.

6.5.2.2. Baterías en Arica

Al comenzar la guerra, este puerto carecía de defensas, por lo que se decidió su fortificación. Desde el 12 de abril se encontró en Arica el contralmirante L. Montero nombrado Comandante General de las Baterías y fuerzas existentes, con su Estado Mayor conformado por el capitán de navío graduado Juan Fanning como Jefe de Estado Mayor; teniente 2° J. Manzanares, Secretario de la Comandancia General; capitán de fragata graduado Felipe Mesa Ayudante; teniente 1° Manuel C. Delgado, Adjunto; capitán de corbeta Leandro Mariátegui, Agregado, como ya se mencionó en el acápite referente a las defensas de Arica.

Al sábado 10 de mayo, después de un intenso trabajo con la colaboración del Prefecto coronel Zapata y del coronel de artillería A. Panizo, las baterías montadas apresuradamente consistían en:

- Batería alta del Morro
  2 cañones de a 100 lbs., Parrot;
  4 cañones de a 68 lbs., Voruz
- Batería de San José, al Norte
  2 cañones de a 150 lbs., Parrot
- Batería de Santa Rosa al Norte
  1 cañón de a 250 lbs., Vavasseur

Todos estos cañones tenían sus jefes y oficiales asignados, pero las dotaciones con que contaban eran insuficientes en número y sin la apropiada instrucción, por haber sido recientemente conformadas. Para atender a su operación contaban con la munición respectiva y 100 libras de pólvora.

El 19 de abril se probaron con resultados satisfactorios contra un blanco. Al día siguiente se presentaron el *Cochrane* y la *Magallanes* sin que ocurriese combate alguno, a pesar de la precaria capacidad defensiva pues, las baterías solo tenían unos cuantos marineros artilleros. El 4 de mayo con la presencia del Presidente Daza, Montero llevó a cabo una demostración de fuego con las baterías contra una lancha muy pequeña como blanco a unas 3 millas, resultando hundida después de 15 tiros, cuya precisión fue aumentando sucesivamente. El 7 de mayo se presentaron tres buques chilenos, pero nada violento ocurrió, y aprovechando de la neblina por estar fuera del alcance de la artillería, cortaron el cable submarino, interrupción que fue superada para el 21 de mayo.

6.5.2.3. Baterías en Pisagua

A mediados de mayo estas baterías consistían en:
- Cañón del Norte, 1 de a 100 lbs., Parrot
- Cañón del Sur, 1 de a 100 lbs., Parrot

Estas piezas no contaban con dotaciones apropiadas en número ni con la instrucción indispensable.

6.5.2.4. Defensas de Iquique

Solo contaba con 16 cañones de campaña de avancarga

6.5.2.5. Baterías en Antofagasta

A mediados de mayo, consiste de 3 cañones de a 150 lbs. Armstrong, ubicados uno en el Norte de la rada, otro frente al muelle y otro hacia el Sur.

6.5.2.6. Fuerzas terrestres

6.5.2.6.1. Peruanas

Durante los meses de marzo y abril, en los transportes *Limeña* y *Chalaco* se habían efectuado despliegues de tropas del ejército permanente hacia el sur; en otros casos se desplazaron por tierra desde el Cuzco y Ayacucho hacia Arica y de ahí por mar a Iquique; desde Mollendo se transportaron por mar al Sur efectivos de Gendarmería y Guardia Nacional de Arequipa; finalmente, los efectivos de la división La Cotera y Bezada llevados inicialmente a Pisagua, se trasladaron por tierra a Iquique, todo lo cual significó que el Orden de Batalla en Tarapacá al domingo 11 de mayo, era como sigue:

DIVISIONES	JEFES	NÚMERO
IQUIQUE		
1ra. División de Ejército	Coronel Velarde	
Batallón Cazadores del Cuzco N° 5 (de Chorrillos)	Tnte. Cnel. Fajardo	392
Batallón Cazadores de la Guardia N° 7 (de Lima)	Tnte. Cnel. M. Bustamante	363
Batería de 4 cañones de bronce		
2da. División de Ejército	Coronel Belisario Suárez	
Batallón Zepita N° 2 (de Cuzco)	Coronel Andrés A. Cáceres	618
Batallón 2 de Mayo (de Ayacucho)	Coronel M. Suárez	409
División Vanguardia	Coronel M.G. de la Cotera	
Batallón Lima N° 8 (de Lima)	Comandante Bermúdez	391
Batallón Puno N° 6	Comandante Ramírez	350
3ra. División de Ejército	Coronel A. Bezada	
Columna de Gendarmes y batallón de Guardia Nacional	Coronel Bezada	560
Adicionalmente se habían movilizado:		
Destacamento del Regimiento Húsares de Junín	Coronel E. Castañón	48
Brigada de artillería de 16 piezas con 3 baterías		280
Total en Iquique		3,411
PISAGUA		
Compañías del Batallón Ayacucho N° 1		300
Guardia Nacional de Arequipa		120
ARICA		
Guardia Nacional de Arequipa		320

Nota.- La 2da. División estaba acantonada en Molle, cerca de Iquique, para descongestionar la ciudad y no consumir la dotación de agua potable que era escasa para atender tan brusco incremento de población. La División Vanguardia y la 3ra. División acantonaron entre Pozo Almonte y La Noria.

Además se estaban constituyendo en Iquique cuerpos improvisados, como sigue:

- Batallón Iquique con 357 hombres, conformado por artesanos del puerto, cuyo costo había sido asumido por el coronel Alfonso Ugarte;
- Columna Naval con 203 hombres, conformada por fleteros y cargadores del puerto;
- Columna de Honor con 60 hombres, provenientes de familias ilustres;
- Escuadrón de caballería Castilla, conformado por tarapaqueños; y
- Columna Loa con 286 hombres, conformada por bolivianos residentes.

Los provisionales totalizaban aproximadamente 950 hombres, para los cuales se habían enviado algunas armas.

Sumando las tropas de las Divisiones 1ra., 2da., Vanguardia y 3ra., las de artillería y las de improvisados, totalizaban unos 4,361 hombres en Iquique, que con los 420 en Pisagua y 320 en Arica, daban un total de 5,101 en la provincia de Tarapacá. Pero es interesante señalar que el 38% era tropa sin el equipamiento adecuado, entrenamiento ni experiencia; solo patriotismo, entusiasmo y alta moral, lo cual no bastaba en una guerra.

El armamento menor disponible para todas las fuerzas en esa provincia, era una miscelánea que constaba de 3,965 fusiles Comblain, Chassepot y Chassepot reformados en el Perú, más 209 carabinas Henry, totalizando 4,174 que representa un déficit de 927. El parque disponible era de 441,000 cartuchos, que significa una dotación de unos 105 tiros por arma de fuego. En cuanto a la munición de diversos calibres para la artillería en Iquique y Pisagua, era del orden de 200 proyectiles.

La guarnición de Arica consistía de 980 hombres, sin entrenamiento ni experiencia de combate, como sigue:

Comandante: Contralmirante Lizardo Montero	
Columna de Gendarmes de Tacna	100
Columna de Policía de Tacna	100
Columna de Artesanos de Tacna	300
Granaderos Cívicos de Tacna	200
Granaderos Cívicos de Arica	100
Escuadrón Lluta	120
Sección Artillería de Lima	60

Obviamente, esta fuerza estaba en una situación delicada. En primer lugar, el puerto de Iquique estaba bloqueado por la escuadra chilena desde el 5 de abril y, por lo tanto, no podía recibir abastecimientos, restricción que no solo afectaba a las tropas sino también a la población. Las plantas de destilación de agua de mar habían sido amenazadas con su destrucción si funcionaban, pero felizmente los

empresarios salitreros habían tendido una tubería de agua a Iquique, que conectada con un manantial aliviaba en algo la escasez, de manera que el puerto no pereciera de sed.

El bloqueo restringió el envío de las armas y municiones modernas para elevar su alistamiento de combate, y aunque se había burlado varias veces con entradas a Pisagua acarreando luego los pertrechos por tierra hasta Iquique, ello no alivió su situación. El 4 de abril se nombró Comandante en Jefe del Ejército de Tarapacá al general de división Juan Buendía, y Jefe de Estado Mayor al general de brigada Pedro Bustamante. Ambos estaban en Iquique desde el 13 de abril.

6.5.2.6.2. Bolivianas

El ejército boliviano salió de La Paz el 17 de abril y a marchas forzadas llegó a Tacna el 30 del mismo mes. Su Comandante en Jefe era el general Presidente Hilarión Daza. El Jefe de Estado Mayor era el general Manuel Othon Jofré. Lo conformaban:

- 1ra. División, al mando del general C. de Villegas con	1,760
- 2da. División, al mando del general C. Arguedas con	1,700
- 3ra. División, al mando del general P. Villamil con	1,570
- Legión de Bolivia, al mando del general Daza con	680
Total	5,710

En su mayoría eran improvisados, carentes de instrucción y su armamento y equipo era escaso. Su armamento menor consistía de fusiles anticuados de ánima lisa, de chispa y fulminante. El ejército peruano le había proporcionado en préstamo todos los elementos que le hacían falta. Bolivia, a su vez, había adquirido en Estados Unidos fusiles Remington que estaban por llegar.

Obviamente, los 5,710 hombres, planteaban en Tacna un problema de abastecimiento de víveres, que también afectó a la población, lo que era temporal, pues debían desplegarse hacia el litoral en un futuro cercano, con el consiguiente problema de abastecimientos de víveres y de agua en dicho territorio.

Según describe Mariano Felipe Paz Soldán, eran batallones enteros, casi desnudos y descalzos, carentes de armas. "El sufrimiento del soldado boliviano se probó en esa marcha de 84 leguas, verificada en 13 días a través de las cordilleras, mal abrigados, mal alimentados, durmiendo en plena cordillera al raso, y sin más vehículo que sus casi descalzos pies y con todos los sufrimientos y privaciones como en una derrota"[326].

En resumen, los efectivos de la Alianza en los departamentos del Sur sumaban 10,810 hombres, cuyo mando mientras estuviesen en

territorio peruano lo asumiría el Presidente Prado previa autorización del Congreso, para mandar en persona las fuerzas armadas, que le había sido concedida por la Legislatura Extraordinaria.

6.5.2.6.3. Chilenas

Los efectivos acantonados en Antofagasta a mediados de mayo eran del orden de 4,500.

6.5.2.6.4. Conclusiones

1. Los blindados chilenos pueden bombardear Callao por fuera del alcance de las baterías de tierra.
2. Las baterías ubicadas en la cima del morro de Arica están fuera de la puntería y alcance de los cañones de los blindados chilenos, por límite en su ángulo de elevación.
3. Las baterías del morro de Arica solo pueden disparar contra blancos en el mar a partir de una distancia de unos 2,000 metros, con un ángulo de depresión de unos 5 grados.
4. Las baterías Santa Rosa y San José puede ser batidas por los blindados chilenos por fuera de su alcance.
5. Las defensa de la plaza de Arica se reforzaría con la presencia de los monitores de defensa de puerto.
6. Los buques de la escuadra chilena pueden batir las defensas de Pisagua e Iquique.
7. En general todas las baterías peruanas en Callao, Arica, Iquique y Pisagua, requieren de entrenamiento intenso para mejorar su eficiencia.
8. Los blindados peruanos pueden batir las defensas de Antofagasta.
9. Los efectivos peruanos en Moquegua y Tarapacá suman 5,001, de los cuales el 38% (1,900) es tropa sin el equipamiento adecuado, entrenamiento ni experiencia.
10. La mayoría de los 5,700 efectivos bolivianos acantonados en Tacna son improvisados, carentes de instrucción y su armamento y equipo son escasos.
11. En resumen los efectivos de la Alianza en Moquegua y Tarapacá suman 10,810, pero su alistamiento no es el apropiado para emprender expediciones de invasión al litoral boliviano.

6.5.3. Comunicaciones

Ambas escuadras cuentan con sus respectivos códigos de señales visuales, para la trasmisión de órdenes e información de día y noche.

En las páginas siguientes se reproduce el Plan de Señales vigente en ese año, de la Marina Peruana.

6.5.3.1. Conclusiones

Para recolectar o diseminar información en caso de estar en puertos diferentes o comunicarse con mandos políticos o militares en tierra, dependen de las respectivas redes telegráficas y cablegráficas.

6.5.4. Logística

Como se ha visto, la base principal de la escuadra peruana era el Callao, en donde podía abastecerse de artículos navales de todo orden, víveres, carbón importado de buena calidad, resolver los requerimientos de orden material como reparaciones, dique, y personal para los buques, aparte de estar cerca del centro de decisión política y militar.

La zona del TOMA de mayor importancia estratégica, por los objetivos de ambos adversarios, fue sin duda aquella comprendida entre Arica y Caldera, en cuyo centro estaban los puertos salitreros y guaneros de Perú y el salitrero de Antofagasta. Este último, por ser sede del ejército chileno de ocupación y muy cerca al territorio peruano, cuya invasión se planificaba, estaba convertido en una base avanzada para la escuadra chilena. Los requerimientos de víveres y de agua del ejército, no permitían que ellos estuviesen disponibles, sin restricciones, para la escuadra chilena, por lo que tenía que ser abastecido mediante sus transportes y los vapores de la C.S.A.V., ya a órdenes del Gobierno chileno. Pero tan importantes como ellos, o más, era el combustible, es decir el carbón que se consumía día y noche, sea fondeado o navegando, que también importaba Chile a pesar de ser productor.

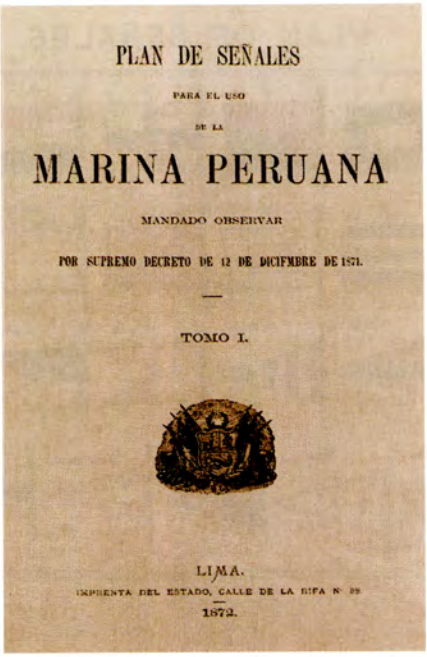
Los víveres secos y raciones de mar se suministraban normalmente para cubrir períodos de 30 días o más. Por otro lado, casi todos los buques disponían de destiladoras de agua de mar, aparte de la que podían recibir de los transportes. El carbón almacenado en Antofagasta servía para abastecer a la industria del salitre, a las máquinas destiladoras de agua de mar, y ferrocarril. Por este último ofrecía Antofagasta, pero en forma limitada, la satisfacción de determinadas reparaciones a través de la maestranza del ferrocarril. Además, Antofagasta era terminal de la línea telegráfica y de la cablegráfica con Valparaíso, y era visitado por los vapores de la P.S.N.C. en su servicio regular.

Operando desde Antofagasta la escuadra chilena podía permanecer más tiempo cerca del departamento de Tarapacá y de Arica. Estableciéndose en Iquique como fuerza bloqueadora, gozaba de más ventajas

1. Carátula del *Plan de Señales de 1871* para uso de la Marina Peruana. Conteniendo tres Partes. El ejemplar que existe en la Biblioteca del Museo Naval del Perú, lleva a manuscrito la anotación: "arreglo por los señores Capitán de Navío don Juan Pardo de Zela y don Camilo N. Carrillo".
(Reproducida del Archivo Fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

2. Ejemplo del uso del Código de Señales de 1871

3. Banderas numerales y otras del *Plan de Señales de 1871*. En la parte inferior las luces para indicar número, etc. de noche.
(Reproducidas del Archivo Fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).



PLAN DE SEÑALES

PARA EL USO

DE LA

MARINA PERUANA

MANDADO OBSERVAR

POR SUPREMO DECRETO DE 12 DE DICIEMBRE DE 1871.

—

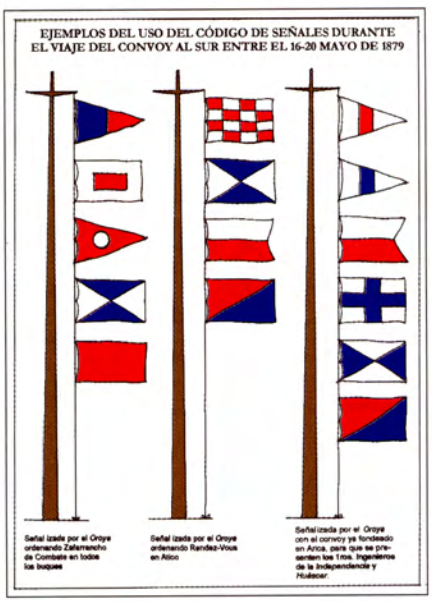
TOMO I.

LIMA.

IMPRENTA DEL ESTADO, CALLE DE LA RIFA N° 29

1872.

1



2

Lámina II

PLAN DE SEÑALES.

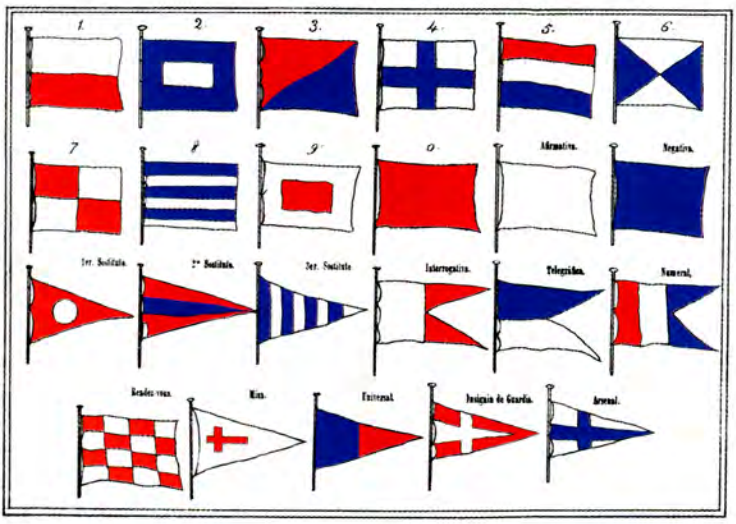


Lámina III.

SEÑALES DE NOCHE.

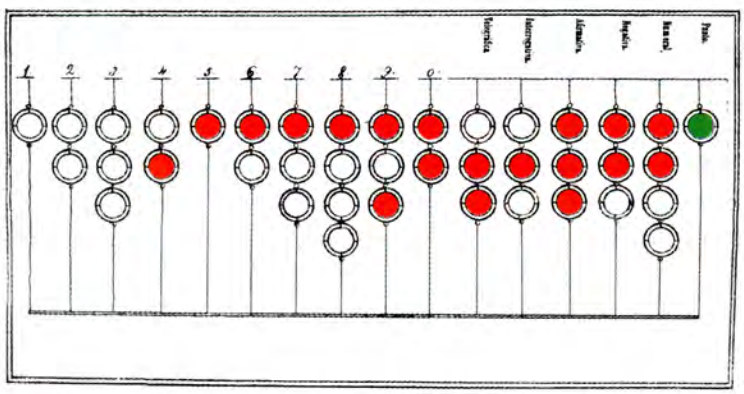
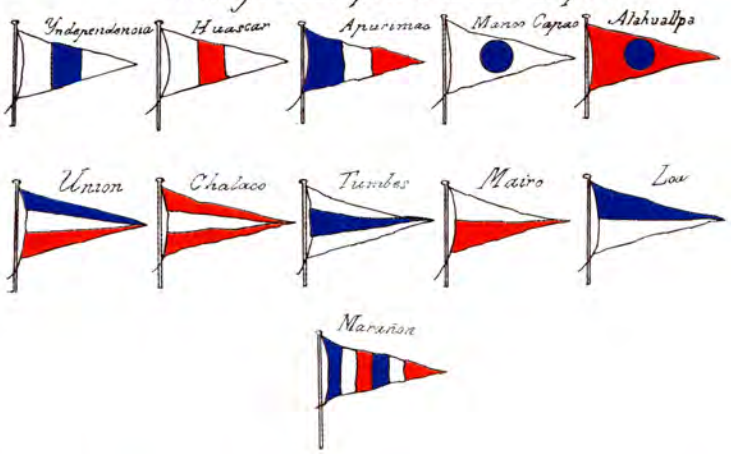
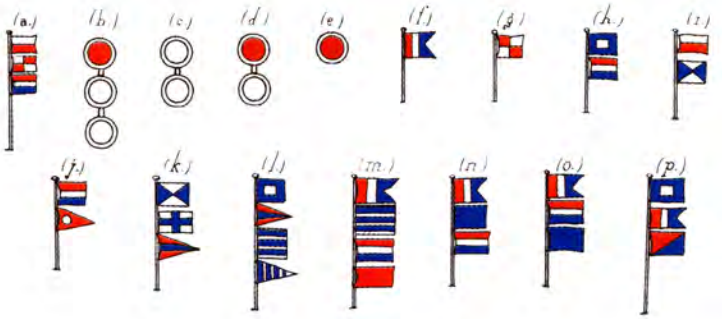


Lámina IV

Intelijencias para cada buque





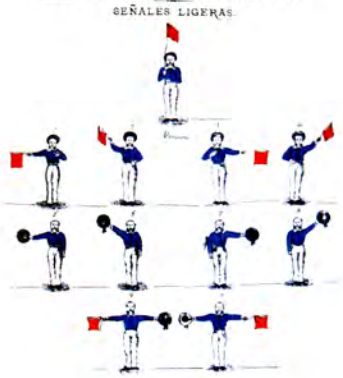
RENDEZ-VOUS.



5

PLAN DE SEÑALES SUPLEMENTARIO.

SEÑALES LIGERAS.



6



BANDERA TELEGRÁFICA.

ALFABETO

A	1	J	10	R	20
B	2	K	11	S	21
C	3	L	12	T	22
D	4	LL	13	U	23
E	5	M	14	V	24
F	6	N	15	W	25
G	7	Ñ	16	X	26
H	8	O	17	Y	27
I	9	P	18	Z	28
		Q	19		

7

4. Banderas indicativas de cada buque, según el *Plan de Señales de 1871.* (Reproducidas del Archivo Fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

5. Segunda Parte del *Plan de Señales de 1871.* Bandera de Rendez-Vous para aspectos geográficos.

6. Primera Parte del *Plan de Señales de 1871.* Plan Suplementario de Señales a mano, empleando una bandera roja y la gorra del señalero. Embrión de lo que más tarde sería el método de semáforo a brazo.

7. Tercera parte del *Plan de Señales de 1871.* En la parte superior la Bandera Telegráfica para usar el Vocabulario.
En la parte inferior el Alfabeto.
(Reproducidas del Archivo Fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

para hostigar el abastecimiento de las tropas peruanas acantonadas en Pisagua e Iquique, cuyas poblaciones y efectivos militares tenían que ser abastecidos de víveres y otros pertrechos por mar ante la carencia de vías terrestres.

Para superar la dependencia de Antofagasta, la escuadra chilena mantuvo un pontón en Iquique con abastecimientos de diversa naturaleza, y en la fragata *Esmeralda*, además de su dotación, se alojaban oficiales y tripulantes para satisfacer necesidades de personal de otros buques.

La escuadra peruana no podía quedar sujeta a la base principal en el Callao, porque estando alejada de Tarapacá y Atacama, sus posibilidades de operar más tiempo en defensa del territorio y en apoyo de los efectivos aliados, se reducían. Ello pudo mejorar operando desde Arica, como base avanzada, que contaba con recursos de víveres y agua, tenía comunicación cablegráfica con Mollendo y Callao, era centro del comercio de Arica y Bolivia, y se comunicaba con Tacna por ferrocarril y, por ende, se hacía posible el abastecimiento de carbón. En general, Mollendo, Ilo, Arica, Pisagua e Iquique por ser terminales de ferrocarril, ofrecían la posibilidad de abastecer con carbón a los buques peruanos, permitiendo que éstos permanecieran más tiempo en la zona de operaciones referida. Además, las maestranzas de los ferrocarriles en esos puertos, brindaban apoyo mecánico limitado.

La importancia vital de mantener abastecidas a las poblaciones de Tarapacá, a las fuerzas aliadas en el sur, y a la fortificación de los lugares designados, era casi imposible de satisfacer en vista de la carencia de una flota mercante a vapor, ya que los transportes no podían abastecer de carbón y otros pertrechos a los buques de la escuadra. Al no depender del viento para su propulsión, los vapores y en este caso particular los buques de guerra, habían adquirido una nueva dependencia respecto de los lugares en donde se abastecían de combustible. Si no lo había disponible en tierra y cerca de la zona de operaciones, debía complementarse con el abastecimiento conducido en vapores que acompañasen a los buques de guerra, para así aumentar su radio de acción. Esta era la razón por la cual en la organización por divisiones, se había asignado transportes a cada una.

6.5.4.1. Conclusiones

1. La escuadra chilena puede permanecer indefinidamente en Iquique y área inmediata, y de cambiar de zona puede hacerlo con el apoyo logístico disponible.
2. Las operaciones ofensivas peruanas pueden conducirse sin restricción logística desde Arica.
3. Bolivia puede abastecerse por la ruta de la Argentina.

6.6. *FACTORES DE PODER Y DEBILIDAD*

PODER	
PERÚ	CHILE
- Arica reunía las condiciones para cuartel general y base avanzada para las operaciones. - Mejor capacidad para abastecer carbón cerca de la zona de operaciones. - Escasa ventaja de velocidad. - Monitores reforzaban defensas del Callao y Arica. - Siluetas de los 3 monitores dificultaba detección y precisión del tiro enemigo. - Blindados podían batir baterías de Antofagasta. - Magnitud de efectivos aliados en Moquegua y Tarapacá era disuasiva para invasión a corto plazo. - Bolivia podía comunicarse con Europa y EE.UU. por cable vía Argentina. - Bolivia podía recibir armas y pertrechos de Europa y EE.UU. vía Argentina.	- Controlaba comunicación por cable entre Pacífico y Atlántico. - Red telegráfica costera Valparaíso-Antofagasta permitía informar desplazamientos peruanos. - Blindados podían batir baterías del Callao por fuera de su alcance efectivo. - Disponía de flota mercante a vapor para apoyar operaciones de guerra. - Blindados superiores a los peruanos - Superioridad en buques de combate, transportes y mercantes para cumplir más misiones. - Bloqueo indefinido de Iquique - Capacidad de maniobra de sus blindados para evitar ataque de espolón.

DEBILIDAD	
PERÚ	CHILE
- Operaciones entre Copiapó y Valparaíso eran afectadas por temporales del Norte. - Comunicación telegráfica y terrestre con Bolivia era lenta y deficiente. - Carecía de comunicación por cable con Panamá. - Carecía de red telegráfica Arica-Callao - Carencia de flota mercante a vapor obligó a depender de flota mercante extranjera para abastecer población. - Sistema de artillería en torre es vulnerable - Dotaciones desentrenadas y sin experiencia de combate. - Las dotaciones de baterías en el Callao y Arica estaban desentrenadas. - Generación de recursos fiscales por salitre y guano solo por Tarapacá. - Carecía de transporte y apoyo para desembarco en Mejillones de Bolivia.	- No tenía capacidad para interdecir suministro de armas y pertrechos por Panamá. - Artillería de la escuadra no podía batir baterías en el morro de Arica. - Para operar contra el Callao se requería contar con buques carboneros.

6.7. ASAMBLEAS DE DEFENSA NACIONAL

Como se ha visto en páginas anteriores, deducimos que la misión de la escuadra peruana era: "Apresar o destruir los buques o cargamentos chilenos en las costas de Chile y Bolivia, y hostilizar de todos modos al enemigo en mar o tierra con el fin de contribuir a expulsar a las fuerzas chilenas del territorio boliviano invadido y eliminar la amenaza de invasión territorial del Perú". Esta misión debía cumplirse frente a varias posibilidades de la escuadra chilena para impedir o limitar su logro. Para ello, la escuadra chilena debía actuar contra los buques de la escuadra peruana y contra ciertas áreas geográficas y posiciones estratégicas, en la medida que armonizasen con los factores de poder y debilidad.

Para la escuadra chilena los objetivos físicos peruanos eran los buques de combate de la escuadra, los transportes, los puertos de Callao, Arica, Mollendo, Ilo, Pacocha, Iquique y Pisagua. Los buques de mayor capacidad combativa eran los blindados de la 1ra. División Naval, que podían operar solos o en compañía de un buque de la 2da. División. Seguían en orden de importancia los transportes, que estaban cumpliendo trascendental tarea en los puertos del litoral Sur y con Panamá. Finalmente los monitores de la 3ra. División, que por su limitación en velocidad no podían acompañar a los de la 1ra. División, quedando relegados a reforzar las defensas de Callao y Arica. Por lo expuesto, los posibles cursos de acción (Posibilidades del enemigo-PE) de la escuadra chilena eran:

PE#1 Interceptar y destruir los buques de combate de la 1ra. y 2da. División.

PE#2 Interceptar, destruir o capturar los transportes peruanos. Ambas posibilidades pueden reunirse en una nueva:

PE#1 Interceptar y destruir los buques de combate de la 1ra. y 2da. División, y los transportes.

La interceptación podía efectuarla a la salida o entrada a puerto, o durante la travesía, o en la estadía en puerto. Para no efectuar operaciones al azar, se requería de información actualizada y oportuna, pues la que se obtenía de los periódicos que circulaban entre los países en guerra, o en las visitas a los mercantes extranjeros en el litoral peruano, no satisfacían esa condición. La red telegráfica en el litoral chileno y boliviano invadido era más confiable.

La escuadra chilena bloqueaba Iquique, pero no necesariamente con todas sus unidades, como comprobado estaba por las incursiones realizadas contra puertos del litoral sur peruano. Iquique era un puerto

importante. Desde el punto de vista comercial estaba anulado como generador de recursos fiscales por la exportación del salitre, a partir del bloqueo iniciado el 5 de abril. Desde el punto de vista militar era una base avanzada del ejército de operaciones del Sur con un efectivo numeroso que había producido un desequilibrio en la vida de la población por la demanda de recursos alimenticios, agua, etc., por lo que la situación de ese ejército era delicada. Además, se le consideraba uno de los puntos por donde Chile podría iniciar la invasión de Tarapacá. Su enlace cablegráfico estaba interrumpido, pero sí lo tenía por telégrafo con Pisagua. Si se mantenía el bloqueo de Iquique al tiempo que se conducían operaciones contra la escuadra peruana, se afectaría el cumplimiento de la misión. Así, entonces:

PE#3 Mantener el bloqueo de Iquique

Arica era otra posición estratégica importante. Desde el punto de vista comercial, era foco del comercio de exportación e importación de mercaderías para Perú y Bolivia. Desde el punto de vista militar, había sido fortificado, y quedaba muy cercano al lugar donde estaba acantonado el ejército de Bolivia. Tenía comunicación por cable con Lima/Callao. La zona ofrecía recursos para sostener al ejército aliado, en particular de agua, y sería sede de la Dirección Suprema Aliada de la Guerra. Era también un punto focal del tráfico marítimo de cabotaje y de la costa del Pacífico que atendía la flota mercante extranjera. Era un puerto que disponía de carbón para la escuadra peruana.

Estacionar una fuerza naval para bloquear Arica al mismo tiempo que mantener el de Iquique no impedía el cumplimiento de la misión, pero podía perder oportunidades para interceptar y destruir los buques de combate de la escuadra peruana y sus transportes. Pero sí podía someter al puerto a ataques para neutralizar su desarrollo como base avanzada. Así:

PE#4 Realizar ataques contra Arica.

Las posibilidades anteriores se pueden combinar para formar una nueva:

PE#2 Mantener el bloqueo de Iquique y conducir ataques contra Arica para neutralizar su desarrollo como base avanzada, así como contra Mollendo, Ilo y Pisagua para afectar el abastecimiento de carbón y movimiento comercial.

Es cierto que el Callao era el puerto comercial y militar más importante, pero estaba alejado de la zona inmediata de operaciones en Tarapacá y Atacama. Los buques de combate de la escuadra peruana habían permanecido en este puerto desde el inicio de la guerra alistándose para operaciones en el Sur. La autonomía de la escuadra

chilena limitaba su operación contra el Callao salvo que estuviese apoyada con buques carboneros. Aunque se considera en el análisis no se estima que en ese momento afectase el cumplimiento de la misión. Por todo lo anterior, se retiene como posibilidades de la escuadra chilena:

PE#1 Interceptar y destruir o capturar los buques de combate de la 1ra. y 2da. División, y los transportes.

PE#2 Mantener el bloqueo de Iquique y conducir ataques contra Arica para neutralizar su desarrollo como base avanzada, así como contra Mollendo, Ilo y Pisagua para afectar el abastecimiento de carbón y movimiento comercial.

Al tratar del poder combatiente relativo, se ha descrito la condición de alistamiento de la escuadra peruana al 10 de mayo. Con excepción de la corbeta *Unión*, todos los buques podían hacerse a la mar; la capacidad de transporte se había incrementado con la adquisición del *Oroya*. El Congreso había otorgado autorización constitucional al Presidente Prado para que pudiera mandar las fuerzas aliadas en el Sur; las funciones presidenciales serían asumidas por el Vice-Presidente La Puerta. Prado tenía conocimiento de problemas en las relaciones de comando en el Sur y, que el prolongado bloqueo de Iquique había planteado un agudo problema de abastecimiento al ejército peruano y de equipamiento al aliado. También, que era necesario incrementar las fuerzas terrestres y suministrar artillería de grueso calibre a la plaza de Arica. La escuadra chilena llevaba 30 días incursionando contra varios puertos en el litoral sur y ello había generado que la opinión pública demandase la pronta salida de la escuadra a esa zona litoral.

Había llegado, pues, el momento de adoptar una decisión, previo análisis de los posibles cursos de acción propios (CAP), para que la escuadra iniciase el cumplimiento de la misión que antes se ha deducido.

Como se dijo en el Capítulo I, en el Perú no existía un sistema de defensa nacional ni, por supuesto, un Consejo de Defensa Nacional, en el cual los representantes políticos y militares del tríptico de la seguridad nacional, que varias veces se ha mencionado, pudieran establecer los objetivos de seguridad y de defensa nacionales, y decidir cómo lograrlos.

Prado consideró, sin embargo, que la trascendencia de la decisión para iniciar tanto el cumplimiento del nuevo Objetivo Político de la Alianza como de la Concepción Estratégica Naval inicial, merecía un debate nacional. Fue don Mariano Felipe Paz Soldán, a la sazón Ministro de Justicia en el gobierno de Prado, el primero en divulgar en su *Narración* de 1884[327] los pormenores de esos debates, que muchos

han llamado Juntas de Marinos, aunque en honor a la verdad así no fuera y, por ello se les bautizará como Asambleas de Defensa Nacional. De su trascripción se podrá ir apreciando los diversos proyectos analizados, equivalentes a los Cursos de Acción Propios (CAP) y cómo fueron confrontados con las Posibilidades del Enemigo (PE), similares en cierta medida a las que se acaban de deducir, y aunque no reflejan la técnica depurada que se sigue hoy, podría considerarse que los debates consignados en el Acta de la sesión del Consejo de Ministros del miércoles 14 de mayo, constituyen el embrión en el Perú, del proceso de planeamiento militar que se emplea en todo el mundo hoy, previo a la tarea de una decisión para cumplir una misión. A fin de ayudar en el seguimiento de lo que viene, se reproduce la misión que debía cumplir la escuadra peruana:

"Apresar o destruir los buques o cargamentos chilenos en las costas de Chile y Bolivia, y hostilizar de todos modos al enemigo en mar o tierra CON EL FIN DE contribuir a expulsar a las fuerzas chilenas del territorio boliviano invadido y eliminar la amenaza de invasión territorial de Perú".

Para cumplirla, el Acta mencionada consigna tres proyectos o CAP:

CAP#1 Enviar los blindados *Huáscar* e *Independencia* al Sur para hostilizar los puertos de Antofagasta y otros de Chile al mismo tiempo que Prado se constituiría en el Sur para asumir el mando del ejército aliado.

CAP#2 Enviar toda la escuadra a Arica con finta de ataque al Sur de Iquique por el *Huáscar* e *Independencia* .

CAP#3 Enviar toda la escuadra a Arica (es decir, un convoy con tres transportes que llevan pertrechos y remolcan dos monitores, con la escolta de los dos blindados de alta mar).

Estos CAP se van a confrontar con:

PE#1 Interceptar y destruir o capturar los buques de combate de la 1ra. y 2da. División, y los transportes.

PE#2 Mantener el bloqueo de Iquique y conducir ataques contra Arica para neutralizar su desarrollo como base avanzada, así como contra Mollendo, Ilo y Pisagua para afectar el abastecimiento de carbón y movimiento comercial.

Para facilitar el seguimiento y comprensión del análisis, se consigna cronológicamente entre comillas, las partes del Acta, seguidas del comentario respectivo:

"En la ciudad de Lima a las once de la noche del día 14 [miércoles] del presente mes de mayo, estando reunidos los cinco señores Ministros de Estado que suscriben, en el salón del despacho de S.E. el Presidente de la República, dijo éste; que, conociendo la gravedad de la situación de la República, con motivo de las operaciones militares del Sur en la guerra declarada por Chile, había reunido la noche del 11 [domingo] del presente

una Junta compuesta del Vice-Presidente de la República, los Ministros de Estado, lo más notable de la capital en lo civil, político y militar, así como a todos los que representan la Prensa, eco u órgano de la opinión pública, y en ella expuso con toda franqueza, y sin reserva el estado en que se encontraba nuestra armada en el Callao, y nuestro ejército en Iquique, y el de la República de Bolivia en Tacna".

¿Qué pudo exponer Prado sobre el estado de la armada peruana al 10 de mayo que no se haya dicho en páginas anteriores? En palabras más o palabras menos, solo pudo decir lo que se consigna en el párrafo de poder combatiente relativo. Después de la exposición de Prado, el Acta continuó consignando que ella se hizo:

"...a fin de conocer cual era la opinión reinante respecto a la salida de nuestra escuadra del Callao al puerto de Arica. En esa Junta fue unánime la opinión respecto a la pronta salida de S.E. el Presidente, más en cuanto a la de la Escuadra se habían presentado varios proyectos; siendo el primero de ellos el que de pronto salieran los dos vapores blindados *Huáscar* e *Independencia* a hostilizar los puertos de Antofagasta y otros de Chile, a la vez que S.E. se dirigiera a Arica para ponerse a la cabeza del ejército del Sur Perú-Boliviano. Contra el primer proyecto expresó S.E. que esa operación cuando menos demandaba veinte y seis o treinta días, que era una eternidad, atendiendo a la situación delicada de nuestro ejército en el Sur, a la probabilidad más que segura, de que la escuadra chilena bloqueara el puerto de Arica con uno de sus blindados y otros de sus vapores, privándonos del único puerto por donde hoy se puede auxiliar a nuestro ejército, y que es y tiene que ser la base y centro de todas las operaciones de la campaña..."

Respecto a la opinión unánime de los asistentes, sobre el viaje de Prado al Sur lo antes posible, solo o con la escuadra, para asumir el mando del ejército aliado, no cabía otra opción en vista del Protocolo firmado el 5 de mayo con el representante de Bolivia don Serapio Reyes Ortiz.

El primer proyecto, o CAP#1 equivalente, para cumplir la misión, decía más o menos como sigue:

"Hostilizar los puertos de Antofagasta y otros de Chile, mediante el despliegue inmediato al sur, de los blindados *Huáscar* e *Independencia*".

Su concepción ofensiva contribuía al cumplimiento de la misión, pero solo contra puertos, lo cual daba un sentido de represalia por las incursiones chilenas contra los puertos peruanos. Su objeto no era motivar a la escuadra enemiga a combatir, en oposición a la concepción de Williams Rebolledo al declarar el bloqueo de Iquique.

Antofagasta, puerto salitrero por excelencia, era el más importante, pues podía afectársele seriamente en su generación de divisas para la

guerra. Habida cuenta de la información disponible, no estaba defendido por la escuadra chilena, aunque podía estar ya fortificado.

Como se ha dicho, el concepto de este CAP no era buscar un encuentro con la escuadra chilena, que bien podía ocurrir dado el tiempo que tomaría su realización mientras se encontrase al Sur de Arica. Este puerto era, en efecto, aquel desde el cual podía hostilizarse puertos hasta Coquimbo a unas 717 millas, dentro de su radio de acción de unas 1200 millas y autonomía de 9/10 días, debiendo en ese plazo regresar a Arica para reabastecerse de carbón, repetir la operación y regresar al Callao, en el término de los 25/30 días estimados por Prado. Pero en los 18/20 días que se requieren para la operación era probable que la escuadra chilena interceptase a los blindados. Esta posibilidad no se analizó en el debate.

Tal como estaba redactada el Acta, lleva al entendimiento de que en tanto los dos blindados peruanos estuvieran entretenidos en la hostilización de puertos, el ejército peruano en el Sur vería agravada su situación. ¿Por qué? Pues por la PE#1 enunciada por Prado, a pesar que los hechos indican que el ejército del Sur venía siendo abastecido por Arica y Pisagua. La PE tiene el enunciado que sigue:

"Bloquear Arica con un blindado y otro vapor (corbeta o cañonera)".

Este nuevo bloqueo se sumaba al de Iquique y con ello paralizaría un mínimo de cuatro buques, quedando el resto para buscar a los blindados peruanos en sus operaciones de hostilización hasta Coquimbo, interceptarlos y destruirlos. Esta PE se desestimó porque no afectaba al cumplimiento de la misión de la escuadra peruana. En párrafos anteriores no se consideró el bloqueo de Arica como una PE, pero sí otra que implicaba realizar ataques ocasionales contra ese puerto. El Acta consignó, sin embargo, que el CAP fue rechazado por Prado, a pesar de que cumplía con la misión. Era posible llevarlo a cabo con los dos blindados peruanos. Implicaba el riesgo de enfrentarse a los blindados chilenos, pero visto el margen de velocidad, escaso es cierto podían evitar el combate a cambio de dañar puertos generadores de divisas tan necesarias para la guerra. Era pues un CAP válido, pero fue rechazado por Prado.

El Acta continuaba:

"...que el segundo [proyecto] se reducía a que saliera del Callao toda la Escuadra reunida con dirección a Arica, y antes de llegar a este puerto se desprendieran los dos blindados sobre el Sur de Iquique con el objeto de llamar la atención hacia esos puntos, mientras los Monitores continuaban su viaje. [Sobre este proyecto se dijo] que las operaciones de los blindados sobre el Sur de Iquique podían ser infructuosas si no encontraban

presas, y aunque bombardearían algunos puertos, también lo sería Iquique, y en este caso podían ser incendiados los almacenes de provisiones del ejército, aunque ya se habían dictado las precauciones necesarias para evitarlo..."

El segundo proyecto, o CAP#2 equivalente, decía más o menos así:

"Enviar toda la escuadra en convoy a Arica; distraer la atención chilena hacia el convoy mediante el destaque oportuno del *Huáscar* e *Independencia* al Sur de Iquique para operar contra los buques y litoral".

En primer lugar, debe quedar claro que cuando en esta Acta se menciona "toda la escuadra", se refiere a las Divisiones N° 1 y N° 3, cuyos transportes remolcarían a los monitores, más el *Oroya* de la 2da. División.

El CAP no cumplía con la misión naval, pero sí indirectamente apoyaba al Objetivo Político de la Alianza. Los monitores, por limitaciones propias de velocidad, tenían que ser remolcados por los transportes y, por la experiencia del viaje desde Estados Unidos al Perú, su velocidad fue de unas 7 millas por hora, ayudados por el empleo de sus máquinas. Es decir, que el convoy tenía una limitación en velocidad que alargaba la travesía a Arica y, por lo tanto, aumentaba la probabilidad de interceptación por la escuadra chilena. Aprovechando del viaje, los transportes conducirían tropas, artillería, pertrechos y víveres. Era un convoy muy valioso que tenía como escolta a los blindados de la 1ra. División.

La PE#1 que dice: "Interceptar y destruir o capturar los buques de combate y los transportes", materializados en el convoy, afectaba directamente al cumplimiento de la misión naval.

Para reducir las probabilidades de éxito de dicha PE, se consideraba destacar a los dos blindados peruanos, sin precisar cuántas horas o millas antes de llegar a Arica, para hacer presas y bombardear puertos bolivianos ocupados, de manera que la escuadra chilena ante las informaciones de esas acciones, se entretuviera en interceptar a los blindados, permitiendo la llegada segura del convoy cuyo tránsito supuestamente desconocía. En el debate se planteó el bombardeo de Iquique como represalia chilena, que no tendría mayores consecuencias, se dijo, porque ya se habían adoptado medidas para proteger las provisiones del ejército en tierra.

El CAP no era posible en lo que a la finta respecta, si se destacaba a los blindados dos días antes de que el convoy llegase a Arica, a más tardar, para así dar tiempo a que alcancen Tocopilla cuando más, realicen sus acciones, lleguen a conocimiento de la escuadra chilena y ésta emprenda su búsqueda. El gran factor limitativo de los blindados

peruanos era su autonomía, pues debían desplazarse a velocidad entre 11/12 millas por hora con mayor consumo de carbón, y desde el Sur de Iquique regresar a Arica para reabastecerse de ese combustible. Todo indica que el CAP no era logísticamente posible.

Las pérdidas en que se incurriría si una fuerza chilena en su vigilancia de Arica interceptaba al convoy antes de llegar a este puerto, no compensaría las presas o daños que por bombardeo podían realizar los dos blindados peruanos.

El CAP, pues, no era válido, pero en el Acta no hay comentario alguno.

Sobre el tercer proyecto, el Acta consigna que,

> "...Toda la escuadra siguiera junta hasta su destino [Arica]. Todos convinieron en las ventajas del tercer proyecto, pero presentaban el peligro de que antes de llegar a su destino la escuadra, le saliera al encuentro el enemigo, y en este caso, el éxito del combate sería muy dudoso; atendiendo a que la tripulación de nuestros buques, excepto la del *Huáscar* tienen poca disciplina, porque hace una semana que se han concluido las grandes reparaciones. Sin embargo, los comandantes de esos buques aseguran que en cuanto al ejercicio del cañón, se consideraban capaces de aceptar un combate, y si éste se efectuaba en aguas mansas las probabilidades nos favorecían. Como algunos señores creían prudente no exponer un combate de mar sin grandes seguridades y buen éxito, S.E. dio por terminada esa sesión semi-pública, a fin de meditar lo más conveniente..."

El tercer proyecto, o CAP#3 equivalente, considera:

> "Enviar toda la escuadra a Arica en convoy"

El CAP no cumplía la misión naval, pero apoyaba indirectamente el Objetivo Político de la Alianza. El Acta consigna que todos estuvieron de acuerdo en sus ventajas, sin mencionar en qué consistían. En este caso es válido el análisis anterior sobre velocidad del convoy y lo valioso que es.

En el debate, se planteó la validez de la PE#1: "interceptar y destruir o capturar los buques de combate y los transportes", materializados en el convoy, que de tener éxito afectaba directamente al cumplimiento de la misión. La escuadra chilena contaba con los medios para ello, siempre y cuando tuviese información oportuna y exacta del desplazamiento del convoy que, como se verá más adelante, no la tenía.

El análisis, sin embargo, redunda en que, una vez producida la interceptación del convoy, tendría lugar un combate de dudoso éxito para la escuadra peruana, no en razón de las cualidades de alistamiento del material, sino de alistamiento del personal. Se dice que todas las tripulaciones, excepto la del *Huáscar*, están desentrenadas en razón de que se acababan de conformar y de que los tres buques

solo hacía una semana que habían terminado sus reparaciones. Debe quedar en claro, que esta observación se refería a la *Independencia* y a los dos monitores. Los comandantes de estos tres buques manifestaban estar en capacidad de combatir y si el mar estaba manso se verían favorecidos por las probabilidades. ¿Pero cuál sería la realidad si se producía un combate? Lo más probable era que los transportes largasen el remolque de los monitores poniendo a salvo la valiosa carga que conducían. Los monitores quedarían con su velocidad de 4.5 millas por hora, esto es, la mitad de aquella de los blindados chilenos. Estos eran superiores a los blindados peruanos. Si aceptaban el combate experimentarían lo mismo que en Iquique con el mismo argumento: no tenían artilleros. El combate sería favorable a los blindados chilenos, que luego darían cuenta de los monitores.

El CAP no era válido, pues no cumplía la misión naval, no tenía los medios adecuados para combatir y aunque el riesgo era alto, para Prado era el de más aceptación como aparece del párrafo del Acta que sigue.

> "...Continuó S.E. diciendo que, la llegada de la correspondencia del Sur y el progreso de las reparaciones de la escuadra, inclinaban más su ánimo [de S.E.] a ejecutar el tercer proyecto de la salida de toda la escuadra; porque consideraba remoto el único peligro de encontrarse con toda la escuadra enemiga, mientras que la situación del ejército del Sur, y de esos pueblos cada día se hacía más crítica; pudiendo llegar el momento de que viéndose la población reducida al hambre, las provisiones del ejército se concluirían más pronto, y entonces el mismo ejército se vería en la dura necesidad de retirarse a vista del enemigo, abandonando la defensa de Iquique, y exponiéndose a los desastres de una retirada por los desiertos desprovistos hasta de agua; aun cuando ya tiene dadas las órdenes más prolijas para salvar en lo posible esta situación..."

Prado, no obstante, consideró conveniente continuar con el análisis en una reunión más selecta, y así el Acta consigna:

> "...Sin embargo de tener [S.E. el Presidente] fundada su opinión, reunió en la noche del [martes] 13 del presente otra Junta más corta en número, pero más escogida que la anterior, y a la que asistieron el Vice-Presidente de la República, los Presidentes de las Cámaras (esta vez los menciona), varias personas notables, y los jefes de los blindados y monitores. En esta se discutieron con más franqueza los anteriores proyectos, y como se emitieron las mismas ideas que en la anterior, sin presentar otra objeción contra la salida de la escuadra, que el peligro de encontrarse con el enemigo antes de llegar al puerto de Arica o en esta rada; se precisó la cuestión siguiente:

Una vez posesionada nuestra escuadra del puerto de Arica ¿sería más seguro el éxito del combate? La gran mayoría de los señores de la Junta opinaron

que en Arica nuestra escuadra contaba con muchas probabilidades del triunfo: - el señor comandante Aurelio García y García fue de opinión que la estrechez de la rada de Arica obligaría a nuestros blindados a salir de ella, y entonces no contarían con el apoyo de las baterías de tierra, y que los cañones de éstas no eran bastante poderosos para dañar a los blindados enemigos; y por consiguiente no debía ir la escuadra antes de que se colocaran dos o más cañones de a 300 o más fuertes; algunos señores apoyaron al señor García; pero el comandante Grau y otros opinaron que sin alejarse del alcance de las baterías de tierra, podían aceptar el combate con grandes ventajas y probabilidades del triunfo. Que la colocación de los cañones de a 300 demandaba cinco o más días, y no podía efectuarse mientras el puerto no estuviera asegurado. Con lo que así terminó esta segunda reunión".

Como no se mencionan las razones que la gran mayoría tuviese para concluir que los buques peruanos tendrían más probabilidades de triunfo, solo queda dudar de él.

En primer lugar, hay que considerar como negativa la idea de restar al buque su capacidad de combatir navegando, de maniobrar, de colocarse en la posición táctica mas ventajosa para infligir o sufrir el menor daño posible, capacidad que por supuesto no se aplicaba a los monitores. En segundo lugar, confiar la defensa de los buques peruanos a la batería de tierra, que no tenía poder de fuego para dañar a los blindados enemigos, tampoco era buena táctica. Finalmente no se especifica en qué consistiría el triunfo de los blindados peruanos: hundirían a los del enemigo? ¿Los obligarían a retirarse de Arica? Lo primero no era serio, por las razones que se han visto. Lo segundo tampoco, pues el bloqueo de Arica se podía mantener por fuera del alcance de las baterías.

Este fue el concepto que más o menos expuso García y García. El era de la idea que días antes que la escuadra saliera para Arica, se debía enviar cañones de a 300, lo cual implicaba tiempo para embarcarlos en el Callao, transportarlos, desembarcarlos, montarlos y preparar artilleros, lo que podía tomar unos diez días, aunque Grau dijera optimistamente, cinco mínimo. Grau, por su parte, consideraba que si los blindados peruanos salían a combatir, tenían grandes ventajas y probabilidades de triunfo. En lo de la ventaja estaba correcto pues las hay más que estando fondeado. En lo del triunfo no, como se pondría en evidencia días más tarde. Además, en las instrucciones siempre se le ordenó evitar combatir con los blindados chilenos, precisamente por la superioridad que ellos representaban.

Prosigue el Acta:

"...Continuó S.E. diciendo que como en ambas reuniones [11 y 13 de mayo] se conoció que los Comandantes de los buques se encontraban en

situación tan difícil como delicada para expresar con entera franqueza y libertad su opinión, aunque todos aseguraron que marcharían sin trepidar a donde se les ordenara, y que saldrían, aunque no volvieran; quiso S.E. oirlos privadamente, y al efecto hoy [miércoles 14] fue al Callao, y a bordo de la corbeta *Unión* reunió a los comandantes de los blindados y de los monitores; les pidió que con toda libertad le manifestaran su opinión precisando los siguientes puntos: primero, si el enemigo los encontraba en el viaje a Arica cómo se procedería y con qué éxito; segundo, si en Arica podrían permanecer seguros los dos monitores, mientras los dos blindados hicieran sus excursiones sobre el sur; tercero, si estando la escuadra en Arica podía ser bloqueado el puerto. Les manifestó S.E. que para la salida y marcha de la escuadra confiaba en que creía en que el enemigo no tendría noticia del movimiento, y lo probable sería encontrarse con un blindado y una o dos corbetas de madera, puesto que el enemigo siempre hacía de este modo todos sus movimientos, aun para expedicionar sobre puertos indefensos, lo mismo que había dicho en las dos Juntas del 11 y 13 del presente.

Que en cuanto al primer punto, convinieron todos los jefes de los buques en que aun en el caso de encontrarse con un blindado, o con toda la escuadra enemiga, podrían continuar su marcha hasta Arica combatiendo, y en caso de que el enemigo los estrechara, los monitores se batirían con ventaja, salvo que el estado de la mar no permitiera abrir las portas de sus baterías, lo que no era probable atendiendo al estado tranquilo de la costa del sur, y a la estación..."

La opinión de los comandos sobre el primer punto, pecaba de optimismo, más aún cuando ya se ha visto el tema en párrafos anteriores.

Sigue el Acta:

"...en cuanto al segundo todos opinaron unánimes, que los dos monitores se encontrarían en Arica en seguridad..."

La opinión de los comandos sobre este punto era aceptable, pero no resolvía la urgencia de superar el estado del ejército en Iquique, que era una especialísima preocupación de Prado.

Sigue el Acta:

"...respecto al tercer punto, continuó diciendo S.E. que después de esta larga conferencia con los jefes de los buques (desde las dos hasta las seis de la tarde) quería oir el voto de sus Ministros, tanto porque deseaba el acierto, cuanto porque comprendía su gran responsabilidad..."

Sobre este tercer punto, el bloqueo de Arica estando toda la escuadra surta en el puerto, el Acta no registra opinión ni comentario alguno, pero en párrafos anteriores ya se ha comentado. El Acta prosigue:

"...Recapituló [S.E. El Presidente] todo lo que había dicho y pasado en las dos Juntas; y agregó que según las noticias que había recibido del teatro de la guerra, cuyas cartas leyó, cada momento se complicaba la mala

situación del ejército del Sur; y que consideraba de gran peligro la inacción de nuestra escuadra; cuando los peligros que corría al ir sobre Arica, aunque no imposibles, eran remotos, mientras que si de este puerto se apoderaba el enemigo nuestra escuadra ya no podría combatirla con ventaja. ...Además el estado de vejez en que se encontraban los calderos de los monitores no mejoraría en un mes más, pero que hoy como después, los monitores tendrían que batirse con las mismas desventajas. Entró S.E. en otras apreciaciones que se desprenden de cuanto se lleva dicho, y de las distintas opiniones expresadas en las dos Juntas del 11 y 13".

Aquí, Prado presentó una nueva situación, pues una cosa era el bloqueo de Arica tratado antes, y otra que se apropiaran de la plaza, lo cual implicaba una invasión, que hasta ese momento era imposible por parte de las fuerzas chilenas.

6.7.1. La Decisión

Continúa el Acta:

"Oída atentamente la exposición tranquila y detallada del Presidente y la de varios de los señores Ministros, el señor Irigoyen dijo que hoy, como en días anteriores, su opinión es que entre dos o más peligros debe escogerse el menos probable, y que siendo éste la pronta salida de la escuadra, opinaba porque saliera mañana mismo [15 de mayo]. En igual sentido opinaron cada uno de los otros señores Ministros. En seguida preguntó el señor Ministro Irigoyen a S.E. el Presidente si había hablado sobre este proyecto con el señor General La Puerta Vice-Presidente de la República, porque creía conveniente ponerse de acuerdo con él, por razones que fácilmente se comprenden; contestó S.E. que ya había hablado sobre estos puntos con el señor General La Puerta, y éste opinaba por la pronta salida de la escuadra; con lo cual se concluyó esta sesión y firmaron - *PRADO - MANUEL IRIGOYEN - JUAN CORRALES MELGAR - M. FELIPE PAZ SOLDÁN - RAFAEL IZCUE - FELIPE SANTIAGO* (debió decir DOMINGO) *DEL SOLAR*".

Así pues, el Consejo de Ministros, después de los debates en las Asambleas de Defensa Nacional confrontando los cursos de acción propios versus las posibilidades del enemigo, había llegado a una decisión colegiada, que es la que en efecto se llevó a cabo al día siguiente jueves 15 de mayo, como se verá más adelante. Se convierte así en la primera decisión colegiada registrada, en este caso sobre una operación naval, que con algunas particularidades sigue el método para llegar a una decisión, conocida como la Apreciación de la Situación del Comandante.

A estar por lo consignado por Paz Soldán en su *Narración*, antes y durante las Asambleas de que se acaba de dar cuenta, realizadas en

la casa de Gobierno y en la corbeta, algunos de los marinos que asistieron a ellas expresaron en forma privada o en presencia del Presidente de la República, de los Ministros, de varios generales, de los comandantes Carrillo, García y García, More y otros, sus puntos de vista. Así escribe:

> "Que Grau manifestó la necesidad de demorar la salida de la expedición al Sur para que se hicieran cuando menos ligeros ejercicios de cañón y maniobra; que la fragata *Independencia* con motivo de los trabajos que se hacían en ella, no había hecho ningún ejercicio de cañón, y que la marinería apenas conocía sus principales obligaciones, por ser de reciente formación; que el *Huáscar* aunque el buque más expedito de la escuadra, estaba muy lejos de poseer la disciplina y práctica indispensables para el caso de un combate, y que era peligroso ensayarse con el enemigo en tales circunstancias".

Como algunos de los concurrentes hablaran del gran poder del *Huáscar*, el comandante Grau les replicó:

> "Señores, es preciso que no nos formemos ilusiones; el *Huáscar* es sin duda un buque muy fuerte; pero nunca podrá contrarrestar el poder de uno solo de los blindados chilenos, pues mientras que aquel tiene una coraza de cuatro pulgadas y media en su mayor espesor, y dos cañones de calibre de 250 libras (sic), éstos tienen una coraza uniforme de nueve pulgadas; y seis cañones de igual calibre que los del *Huáscar*, a lo cual debía agregarse que por el momento, no tenía el monitor balas aceradas, únicas capaces de perforar un blindaje, ni marinería siquiera medianamente expedita, en cambio de lo bien provistos que se hallaban los buques enemigos, así de los pertrechos como de la gente apropiada para el caso; no siendo de poca importancia la ventaja en estos de tener una doble hélice que les permite ejecutar sus movimientos sin perder posición y con suma rapidez; a pesar de todo decía, si llegase el caso, el *Huáscar* cumplirá con su deber aun cuando tenga la seguridad de su sacrificio".

Algunos jefes de marina apoyaron en parte las opiniones del comandante Grau; el comandante More opinó lo mismo en lo relativo al estado de indisciplina de su buque; y agregó que cumpliría en todo caso las órdenes que se le dieran.

Conforme se vio en líneas anteriores, el Estado General del *Huáscar* al 28 de febrero de 1879, presentado por su comandante el capitán de fragata Gregorio Pérez, esto es, días antes de entregar el mando a Grau, consignaba que el monitor disponía de 31 bombas de acero [para unos 15 minutos de combate], y al 14 de mayo ninguna, según Grau. En todo caso, cabe la probabilidad de que se consumieran en los ejercicios de tiro. Pero, ¿era razonable consumirlas en ejercicios cuando eran las únicas bombas que podían perforar el blindaje de los chilenos? Además, ¿eran éstas un saldo de las bombas de acero originales

que trajera en su viaje inicial en 1865, que eran de calidad inferior a las Palliser que pediría Grau catorce años más tarde? El Estado General del monitor del 31 de julio de 1879 consignó la existencia de "145 bombas de acero" y "70 cargas de acero de 8 libras cada una", que corresponden al lote llegado de Panamá el 2 de junio procedente de Inglaterra, como ya se ha visto en el párrafo dedicado a los transportes.

Pero algo más. Mientras los ejercicios de fuego real por parte de los buques peruanos estuvieron limitados en alguna medida por la existencia de la munición apropiada, los buques chilenos los habían venido realizando en sus ataques contra los diversos puertos indefensos, constituyendo en todo caso un perfeccionamiento en la operación de su artillería.

Como se puede observar, los análisis sucesivos que se han hecho del estado material y de personal de los buques quedan confirmados por esos últimos comentarios de Grau y More, protagonistas de un combate pocos días después y, por ello, quizás no se comprenda cómo se podía adivinar se obtendrían éxitos en los combates al discutir los diversos proyectos, como también los riesgos de que esos éxitos no se materializaran. Pero eso es parte de la discusión libre que se realiza en todo Estado Mayor, hasta la toma de la decisión por el jefe.

Cabe mencionar lo que manifestara el 12 de mayo el Ministro de Estados Unidos I.P. Christiancy al Secretario de Estado W.M. Evarts. En su concepto, Chile tenía el control del mar, y que el contralmirante R.P. Rodgers, Jefe de las fuerzas navales de ese país en estación en el Pacífico, opinaba que la escuadra peruana no estaba capacitada para combatir con éxito. Igualmente, decía Christiancy, que había indicios de la salida a la mar de la escuadra, luego de haber terminado sus reparaciones, reforzándola y equipándola. Finalmente, que el retraso en las operaciones del ejército aliado, había producido un sentimiento de impaciencia y acusaciones de incapacidad contra el Gobierno peruano, lo que habría de impulsarlo a actuar, o perder la confianza del pueblo, "cuya gran mayoría es gente ignorante e impulsiva y fácilmente manejada por demagogos o por revolucionarios ambiciosos".

Por su parte, el Ministro de Estados Unidos en Santiago, Thomas A. Osborn, informaba también a Evarts el 10 de mayo, encontrarse desilusionado de la resistencia del Perú en el mar, y que la escuadra chilena recorría impune su costa, destruyendo muelles y lanchas en varios puertos, "y ocasionalmente por diversión, destruían una ciudad"[328].

6.8. PRIMERA EXPEDICIÓN DE LA CAMPAÑA NAVAL

Y llegó el momento tan esperado, tan ansiado por la opinión pública. Prado y los ministros, conforme al Acta que se acaba de revisar, tomaron en la noche del miércoles 14 de mayo la decisión colegiada de enviar a Arica toda la escuadra. Decisión que, como se ha visto, se tomó conscientemente con pleno conocimiento de las condiciones de riesgo más los comentarios de Grau y More.

Dábase así inicio a lo que se ha convenido en llamar la Campaña Naval, esto es, una serie de operaciones navales sucesivas destinadas a cumplir la concepción estratégica naval inicial. Para este fin, el Ministro de Guerra y Marina emitió, el 15 de mayo, la carta de instrucciones siguiente[329]:

"Señor Capitán de navío
D. Miguel Grau
Lima, 15 de mayo de 1879

Habiendo sido Ud. encargado del mando de las dos divisiones navales, compuestas de los monitores *Manco Cápac* y *Atahualpa* y de los blindados *Huáscar* e *Independencia*, paso a comunicarle, de orden de S.E. el Presidente, las siguientes instrucciones:

1. Zarpará US. del Callao en convoy, en la noche de hoy, con la Escuadra de su mando y se dirigirá al puerto de Arica.
2. En su marcha procurará US. acercarse lo más posible a la costa, a fin de no perder las ventajas que esta aproximación puede ofrecer.
3. Consultará US. en la marcha el mayor andar, conservando siempre la mejor disposición para ponerse en combate, si llegare el caso.
4. Si no ocurriese novedad alguna hasta llegar a Islay, se demorará allí el tiempo suficiente para recibir noticias o hacer los arreglos y reparaciones que fuesen necesarios, dando aviso por el cable al Gobierno de su llegada y salida de ese puerto.
5. Si por desgracia ocurriese durante el viaje, en alguno de los monitores, alguna avería, de tal manera grave que imposibilitara o comprometiese el éxito de la expedición, dispondrá US. el regreso de ambos monitores al Callao, aunque la avería fuese de uno solo; desde luego con sus respectivos remolcadores.
6. En el caso a que se refiere el artículo anterior, pasará el resto de la Escuadra hasta Arica, para proteger el desembarque del cargamento del *Oroya*, si a juicio de US. fuese posible hacerlo sin peligro.
7. Tanto durante la marcha como en Islay y Arica, podrán ser modificadas estas instrucciones, según las circunstancias, por mandato expreso de S.E. el Presidente, Supremo Director de la Guerra, a cuyas órdenes queda sujeta la Escuadra.
8. Si al llegar a Islay, no se le hubiese reunido el Supremo Director de la Guerra o no recibiese allí por el cable, órdenes suyas o del

Gobierno, seguirá siempre su marcha hasta Arica con toda la Escuadra.

9. Si conforme con lo previsto en el artículo 5° regresasen al Callao los monitores, seguirá US. su marcha con la *Independencia* y el *Huáscar* hasta Pacocha, y después de tomar allí todo el carbón que necesiten ambos buques, seguirá su viaje sobre las costas de Chile y de Bolivia, con el fin de apresar o destruir los buques o cargamentos chilenos que encontrasen, y de hostilizar de todos modos al enemigo en mar o en tierra, calculando el gasto de carbón de modo que no pueda faltarle para su regreso al Callao.
10. Si llegase US. con toda la Escuadra a Arica, sin que se hubiese reunido a ella el Supremo Director de la Guerra, dispondrá el más rápido desembarque de todo el cargamento que conducen el *Chalaco* y el *Limeña*, incluso el carbón, y dejando allí a los dos monitores y ordenando el regreso al Callao de los transportes, pasará con la *Independencia* y el *Huáscar*, a las costas de Bolivia y Chile a operar las hostilidades de que habla el artículo anterior, debiendo en este caso regresar solamente a Arica, de donde volverá a emprender las mismas hostilidades después de proveerse del carbón necesario.
11. Deberá US. tomar las precauciones más exquisitas contra torpedos, tanto en nuestros propios puertos, como en los enemigos al entrar o permanecer en ellos.

En los casos no previstos en estas instrucciones, procederá US. como mejor convenga al éxito de su comisión, confiando el Supremo Gobierno en su reconocida experiencia y discreción.

Dios guarde a US. *DOMINGO DEL SOLAR*".

Como se puede apreciar, las órdenes eran claras y contenían dos supuestos y los cursos de acción alternos, que tenían como protagonistas a los monitores.

PRIMERO (ITEM 10)	SEGUNDO (ITEM 9)
Los monitores llegan a Arica	Un monitor sufre averías en viaje
A una velocidad de remolque de unas 8 m.p.h., podían llegar a Arica aproximadamente en 73 horas, esto es en la noche del 18. En este puerto, llegado o no el *Oroya* con Prado, los transportes descargarían los pertrechos y regresarían al Callao. Los monitores permanecerían en Arica. Los blindados iniciarían los actos de hostigamiento en las costas de Chile y Bolivia. Oportunamente regresarían a Arica a recibir carbón y reanudarían acciones en el Sur.	Ambos monitores regresarían remolcados al Callao, pero los dos blindados seguirían a Pacocha, y luego de recibir carbón, continuarían a Arica. En este puerto debían proteger al *Oroya* mientras descargase los pertrechos que conducía. Luego iniciarían los actos de hostigamiento en las costas de Chile y Bolivia, regresando oportunamente al Callao. En este supuesto era imposible estimar la fecha de llegada de los blindados a Pacocha, pues dependía del momento en que ocurriera la avería.

En ambos supuestos, Prado podía modificar las instrucciones y, en todo caso, Grau también. El *Oroya* viajaría independientemente hasta Islay.

La escuadra, en efecto, zarpó del Callao en la noche del 15 de mayo. Estando aún en las inmediaciones de la isla de San Lorenzo, ocurre una avería en el *Manco Cápac*. Grau debió proceder según el supuesto segundo, esto es, disponer el regreso solo de los monitores remolcados por el *Chalaco* y el *Limeña*. Pero encontrándose tan cerca del Callao, este jefe decidió el regreso de todos. Grau apreció que continuar a Pacocha privaría de protección a los transportes que tendrían que salir nuevamente con su valioso cargamento para Arica y ejército en Iquique.

Lo curioso es que tanto el frustrado inicio del 15 de mayo como la salida del 16, fueron difundidas en los periódicos del mismo día. Este acontecimiento decía *El Comercio*, "calmará la impaciencia que de todos los ánimos se había apoderado", consignándose también en la sección de Movimiento Marítimo la salida de los cinco buques y que Prado viajaba en el *Oroya*. El mismo diario describió que Prado salió de la Casa de Gobierno a las 8h 20m de la noche para el Callao, acompañado del Vice-presidente general La Puerta, de los Ministros de Estado, algunos miembros del Poder Judicial y muchos otros peruanos civiles y militares. El tren partió a la 8h 25m llegando al Callao a 8h 50m. Se embarcó en la lancha a vapor que desatracó a las 9h. A las 10h 30m el convoy estuvo listo para zarpar, lo que se verificó a las 11h 30m. Sin embargo, se estableció un silencio cablegráfico desde el 16, por convenir así al éxito de las operaciones navales, restricción levantada el 20 por Prado al comunicar a La Puerta su llegada a Mollendo sin novedad, esperando estar en Arica el 20. Esto fue lo oficial, pero *El Comercio* publicaba el mismo 20, que el 17 en la mañana uno de los transportes (el *Oroya*) había tenido una falla en máquinas, subsanada con felicidad[330].

El 16 de mayo se conformó un convoy con los transportes *Oroya*, *Chalaco* y *Limeña*, escoltados por el *Huáscar* e *Independencia*. En el *Oroya* se embarcaron Prado, Supremo Director de la Guerra y lo acompañaban: don Benito Arana; Ayudantes de campo, coroneles M. Vargas, M. de Cárdenas, M. Paulette, A. Mendes, e I. Somocurcio; también los comandantes P. Falconí, J. Aguirre, C. Herrera y La Puerta, Timoteo Smith (que había pertenecido a la Comisión Hidrográfica del Amazonas) y J. del Valle. Asimismo, los sargentos mayores J.M. de Ugarteche, C.N. Zuleta (Oficial de Secretaría y Ayudante de Campo), el capitán E. Yessup y el Canónigo, capellán Dr. P. Nolasco. Como

Oficial Secretario particular el señor M. I. Bravo, y agregados a la Secretaría, los señores H. de Vivero, R. Osores. Como Cirujano mayor el Dr. Julián Sandoval, y Comisario el señor R. Sánchez. Jefe del Parque General del Ejército, el coronel de artillería J. Ruestas, Guarda-almacén el señor A. Otero. Ingeniero militar, el señor Teobaldo Eléspuru. Además el general R. López y su ayudante, voluntario; los dependientes del Parque, Comisaría y Maestranza, etc. Finalmente, algunos oficiales de la aliada Bolivia y don Serapio Reyes Ortiz, Enviado Extraordinario y Secretario General de S.E. el Capitán General Daza[331].

El *Oroya*, como se ha visto, conformaba la 2da. División Naval, cuyo Comandante General era el capitán de navío Aurelio García y García, quien por orden directa de Prado, se embarcó en el transporte, asumiendo el Comando Táctico (OCT) del convoy, e izando su insignia en aquél. Antes de zarpar, García y García sostuvo una reunión con los comandos de los buques, acordando el orden de marcha y punto de reunión. Era la primera comisión que cumplía el *Oroya* al mando del capitán de navío Toribio Raygada. En los tres transportes se conducía tropa del ejército, pertrechos, cañones de grueso calibre para fortificar Arica, víveres para el ejército aliado en Iquique, y carbón para los blindados de la escolta.

Quedaban en el puerto los monitores, la *Unión* que estaba en reparaciones, y la *Pilcomayo* que era la única nave operativa sin limitaciones. El capitán de navío Camilo N. Carrillo, Comandante General de la 3ra. División Naval quedaba como comandante superior a flote.

Habida cuenta de los buques que zarparon en la noche del 15 de mayo para Arica, no se puede menos que pensar de qué cantidad de personal se está hablando, en cuanto se refiere a la Escuadra. Un resumen de los efectivos involucrados se muestra en los cuadros siguientes.

Buques	Oficiales de guerra	Oficiales mayores	Oficiales Guarnición	Maquinistas	Tripulación	Guarnición	Columna Constitución	TOTAL
Independencia	31	7	1	9	232	31	63**	374
Huáscar	18*	4	2	7	121	23	19	194
Atahualpa	12	4	---	10	68	13	15	122
Manco Cápac	15	2	1	8	87	14	20	147
Chalaco	18	2	1	5	83	11	---	120
Limeña	16	4	1	4	99	12	---	136
Oroya	14	3	---	4	84	---	17	122
TOTAL	124	26	6	47	774	104	134	1215

* Incluye 3 oficiales de guerra de la Comandancia General 1ra. División

** Incluye 3 oficiales y 67 clases y soldados

Sin embargo, como los monitores tuvieran que regresar a puerto, estos efectivos se vieron disminuidos en las cantidades respectivas, así que los efectivos que salieron el 16 de mayo para Arica fueron:

Blindados y transportes	Oficiales de guerra	Oficiales mayores	Oficiales Guarnición	Maquinistas	Tripulación	Guarnición	Columna Constitución	TOTAL
	97	20	5	29	619	77	99	946

En buena cuenta 765 hombres eran gente de mar. Quedaba en el Callao un efectivo aproximado de 664 correspondientes a la *Unión*, *Pilcomayo* y los dos monitores. El *Talismán*, por otra parte, con una dotación de 80, realizaba en este período viajes a Panamá. Este ejercicio numérico es solo referencial, pero permite llegar a un número bastante aproximado de personal que vivió y combatió en el mar en los primeros meses de la guerra, en base a las Listas de Revista[332]. Después, ya no será posible otro estimado. Así, pues, fueron unos 1,690 hombres los que retrasaron la invasión del territorio patrio todo ese tiempo.

Obviamente, la nueva conformación del convoy anulaba prácticamente las instrucciones iniciales del Ministro, no solo por ausencia de los monitores, sino también en lo que hacía a la responsabilidad, que ya no era de Grau, sino del Supremo Director de la Guerra, Prado, según el item 7 de las instrucciones, y del Oficial en Comando Táctico (OCT) García y García, cuya misión era la de conducir el convoy hasta Arica con el fin de abastecer al ejército aliado en el Sur y fortificar dicho puerto. Grau, Comandante General de la 1ra. División Naval, tendría como misión proporcionar protección al convoy durante la travesía hasta Arica y durante la descarga de los pertrechos.

A partir de la llegada a Arica la misión de Grau sería la contemplada en los items 9 y 10 de las instrucciones, que podrían condensarse en: "apresar o destruir los buques o cargamentos chilenos que encontrase y hostilizar de todos modos al enemigo en mar o en tierra, con el fin de interdecir las líneas de comunicación marítima mediante operaciones navales en las costas de Chile y Bolivia, empleando Arica como base de operaciones". Subsistirían, empero, las instrucciones del item 11.

A su vez el Ministro Christiancy informaba el 21 de mayo a su Gobierno, que el 16 el Presidente Prado en cumplimiento de la autorización del Congreso para asumir el comando en jefe del ejército y marina, había salido del Callao con la 1ra. División Naval, compuesta

de los blindados *Huáscar* e *Independencia* y los transportes *Oroya*, *Chalaco* y *Limeña*, que conducían efectivos del ejército peruano, cuyo número no se había hecho público. Zarparon hacia el Sur, con la obvia intención de desembarcar en Arica y conformar el ejército aliado con Bolivia. Llegaron a Mollendo el 20 según se conoció por el cable recibido de este puerto, "y a menos que lo haya impedido la escuadra chilena (que por últimos datos una parte estaba en Antofagasta y otra en Iquique), Prado hoy debe estar en Arica". Informaba también, que el general Luis La Puerta primer Vice-presidente, se había hecho cargo interinamente del Gobierno, así como la renuncia del Gabinete y designación de los nuevos ministros, de los cuales decía "parecen haber sido bien recibidos por la opinión pública y se cree que todos ellos son caballeros honestos y capaces"[333].

Las ocurrencias durante la travesía del convoy, en lo que respecta a los transportes *Chalaco*, *Limeña* y *Oroya*, están descritas en el párrafo dedicado a estos buques, según los partes de los comandos respectivos. Ellos conforman elementos de juicio que complementan el parte de Aurelio García y García al Ministro de Guerra y Marina, de fecha 25 de mayo, dando cuenta del resultado de la misión cumplida, más aquellos de los comandantes de los blindados; el de Prado al Ministro de Guerra y Marina; el *Diario de la Campaña Naval* escrito por el teniente Jorge Velarde, el *Diario de Bitácora del Huáscar*, cuya copia facsimilar ha sido recibida oficialmente por el Comandante General de la Marina de Guerra del Perú y que le fuera entregado por el Comandante en Jefe de la Armada de Chile el 23 de abril del 2003; otros registros del Archivo Nacional de Chile; notas de los corresponsales embarcados y otras referencias[334], permitiendo así verificar el desarrollo de los eventos, y entre ellos el empleo de las comunicaciones visuales de acuerdo al *Plan de Señales de 1871*[335].

A continuación la reseña cronológica del tránsito del convoy entre el 16 de mayo que salió del Callao, y el 20 de mayo que arribó a Arica, así como el croquis de su desplazamiento, página 605.

DÍA	ACTIVIDAD O HECHO
Viernes 16 de mayo	A 11h 30m pm. zarpó del Callao el convoy con destino a Arica
Sábado 17 de mayo	A 1h 50m a.m. luego de franquear el Cabezo de la isla San Lorenzo, y estando a 2 millas de él, el convoy tomó punto de partida: Lat. 12°04'.5 Sur, Long. 77°10'.5 Oeste, adoptando rumbo para pasar a 2 millas al Oeste de isla San Gallán, velocidad 9 mph. La niebla cerrada obligó a reducir la velocidad y por seguridad se emitieron constantes señales fónicas. Mar llana y viento flojo.

	Amaneció nublado y con calma, ningún buque del convoy a la vista del monitor, excepto el *Chalaco*. Desde el insignia *Huáscar*, estaba por la aleta de estribor, la *Independencia* por la cuadra de estribor y el *Limeña* por la popa. El OCT preguntó por el *Chalaco*. El *Huáscar* le contestó que la neblina lo había obligado a navegar despacio. Por señal, Grau expresó el honor de saludar a S.E. el Presidente Prado. El OCT señaló como *rendez vous* del convoy, la caleta de Atico. Entre 8-12 am. El monitor hubo de parar hasta tres veces por calentamiento de las manivelas del cigüeñal. A la 1h pm con San Gallán a la vista por la proa, el *Huáscar* señaló al OCT el avistamiento de un vapor de vuelta encontrada, alertando a todo el convoy, ordenando zafarrancho de combate y que la *Independencia* proceda a su reconocimiento y visita. El buque avistado pasó al costado de babor del monitor a dos cumplidos (129 m.) y se identificó como *Luxor* alemán. El OCT volvió a preguntar por el *Chalaco*, recibiendo por respuesta no haber sido visto. La fragata maniobró para cumplir la orden del OCT y estando por popa del convoy, disparó tiro en blanco y el *Luxor* se detuvo. Ya cerca la fragata recibió orden del OCT de reunirse al convoy y seguir al Sur, pues la visita la practicaría el *Oroya*. A las 4h pm. la formación respecto del *Huáscar* era: *Limeña* por su cuadra de babor, *Oroya* e *Independencia* por la popa a distancia. A las 4h 45 m pm. el *Huáscar* a 2 millas al Oeste de San Gallán, enmienda rumbo en demanda de punta Carretas. La visita del *Oroya* confirmó al *Luxor* de la compañía alemana Cosmos en viaje al Callao, procedente del Sur. A las 6h pm. el *Oroya* terminó la visita y al reiniciar la navegación experimentó fallas en las bombas de alimentación de las calderas. Su 1er. Ingeniero informó de la necesidad de disponer de unas 6 horas para subsanarlas con el buque parado. El OCT autorizó su separación del convoy y fondear en el Canal Sur de las islas Chincha, lo que ocurrió a eso de las 6h. 30pm. con la escolta de la fragata. El OCT ordenó a ésta última, estacionarse por 6 horas en las cercanías de San Gallán en espera del *Chalaco*, dándole como *rendez vous*, Atico. El *Huáscar* y *Limeña* prosiguieron su marcha al Sur. Anocheció con tiempo claro. El *Chalaco* no fue visto durante todo el día. A las 7h 50m. pm. encontrándose el *Huáscar* a 5 millas al Oeste de

	punta Carretas, enmendó rumbo para pasar a 6 millas de Infiernillos. El *Limeña* le siguió las aguas. Disminuyeron andar para no separarse mucho de los demás buques. A las 12h pm., el *Limeña* a la cuadra de estribor. Los otros buques del convoy perdidos de vista.
Domingo 18 de mayo	A las 2h a.m. superadas las fallas mecánicas, el *Oroya* zarpó de las islas Chincha en demanda de Atico. En su travesía, el *Huáscar* enmendó rumbos para mantener la misma distancia a la costa. Solo tenía a la cuadra por estribor al *Limeña*, pero muy distante, y aunque a las 4h am. le hizo señales para acortarla, no las vio. A las 5h 30m am. aclaró con cielo cubierto y horizonte despejado, pero el monitor ya no tenía a la vista al *Limeña*. A las 8h am. velocidad 7 mph. A 12h el cielo y horizonte claros, mar llana, costa a la vista a unas 6 millas. A 0h 10m pm. desde el monitor se avistaron tres vapores por la popa, que resultaron ser la *Independencia* y *Chalaco*, y el *Limeña* por la aleta de estribor, muy distante. El monitor redujo velocidad para permitir el acercamiento de los tres buques. A las 4h pm. el *Huáscar* preguntó al *Limeña*, ya más cerca, si había visto al *Chalaco*, contestando negativo, también le preguntó por su velocidad, que contestó 8 mph. Entretanto la fragata y el otro transporte cierran distancias y se identificó a éste último como el *Chalaco*. A las 5h 30m pm. convoy frente a punta Chala. La *independencia* se encontró a la cuadra por estribor del monitor y a las 6h pm. los dos transportes también por estribor. Con el *Chalaco* incorporado, el convoy siguió incompleto pues faltaba el *Oroya*. More informó por señales a Grau, que ese transporte fondeó en islas Chincha, que la fragata había buscado al *Chalaco* y que Prado había fijado caleta Atico como *rendez vous*. Grau preguntó al *Chalaco* sobre la causa de su demora, contestó que el buque trabajaba demasiado por la mucha carga que conducía. A las 6h 30m pm. luces de Chala a la cuadra por babor y convoy cambió rumbo para pasar a unas 3 millas de Atico. Andar 4 mph. Al anochecer la formación respecto al monitor era: *Chalaco* por la proa, a la cuadra por estribor la *Independencia*, el *Limeña* por la aleta de estribor. Tiempo muy claro. Buques en oscurecimiento, excepto

CROQUIS DEL DESPLAZAMIENTO DEL CONVOY PERUANO Y FUERZA CHILENA

Mayo 16-30, 1879

Escala aprox. 1: 10´ 000 000

MILLAS NAUTICAS

0 50 100 150 200 250 300

Nota.- Derrota escuadra chilena sólo aproximada por falta de datos precisos.

Punto de Partida
Lat. 12°04:5 S. - Long. 77°17:5 O.

CONVOY Y CALLAO - ARICA

Mayo 16 . A 11h 30m p. m. Zarpa del Callao Convoy para Arica
Mayo 17 . A 1 h50m a. m luego de franquear San Lorenzo toma Punto de Partida y enrumba al Sur
A 1hp. m avistan vapor del Sur Reconocido por el *Oroya*, resultó ser el *Luxor* alemán. A 6h p. m *Oroya* fondea en Is. Chincha para reparar calderas. *Independencia* en San Gallian espera al *Chalaco* retrasado, para luego reunir se con el *Huáscar* y *Limeña* que continúan viaje al Sur.
Mayo 18.- A 2h a.m. *Oroya* reinicia marcha hacia Atico. A 12 de la noche, frente a Atico todo el convoy reunido.
Mayo 19.- A 6h a.m OCT. señala Mollendo puerto de recalada. Blindados recibirán carbón. A 1h p.m. avistan vapor del Sur. *Oroya* practica visita. Es el *Ilo*, que proporciona datos útiles sobre bloqueo de Iquique A 5h30m p.m. convoy fondeado en Mollendo. Faena de carbón Reunión de Comandantes A 1h.p.m. zarpa convoy menos *Limeña*, para Arica. El *Limeña* procede a Pacocha y regresa al Callao, donde fondea el 23.
Mayo 20.- A 2h p.m. convoy fondea en Arica .- Las operaciones posteriores en otro gráfico.

Oroya

Mayo 22.- Zarpa de Arica para Callao
Mayo 24.- A 4h20m p.m a la altura de cabo Nazca, avista escuadra chilena procedente del Norte. Luego de evadirla, prosigue al Callao, donde fondea el 25.

Limeña

Mayo 25.- Zarpa del Callao con destino Arica
Mayo 28.- A 5hp.m. frente a Pta. Pescadores persigue vapor no identificado, que escapa.
Mayo 29.- Recala en Mollendo, toma conocimiento que vapor perseguido era el *Amazonas*, interceptado en las cercanías por escuadra chilena que venia del Norte. *Magallanes* rastreó cable submarino, sin éxito. *Limeña* zarpa para Arica.
Mayo 30.- A 7h30 a.m. a 15 millas de punta Coles es perseguido por *Magallanes*, sin éxito.

REGRESO A IQUIQUE

Mayo 22, 23.- Navegando a rumbo en Segundo Cuadrante cerca de costa
Mayo 24.- A la altura de cabo Nazca, avistan *Oroya* navegando de Arica al Callao. No hay interceptación.
Mayo 25.- Recalada en bahía San Nicolás. Corbetas transbordan carbón a blindados y *Magallanes*, y continúan viaje a vela. Williams continúa el viaje cerca de costa. *Blanco* remolca al *Abtao*.
Mayo 26.- Interceptan vapor peruano *Ballestas*, que da primeros datos del 21.
Mayo 28.- Interceptan vapor *Amazonas* saliendo de Mollendo que confirma resultados combate 21. *Magallanes* rastrea cable submarino en Mollendo sin éxito. Siguen al Sur.
Mayo 29.- A 7h 30m a.m. *Magallanes* persigue a *Limeña* frente a Pta. Coles, sin éxito. No hay R/V con *Matías Cousiño*.
Mayo 30.- Williams recala Iquique al amanecer. La expedición ha durado 15 Días sin resultados.

GENERAL

La niebla entre Punto de Partida – Pisco interfiere con la navegación segura del convoy y el mantenimiento de la formación; la velocidad no es uniforme. La derrota corre cerca de la costa para evitar probable alistamiento por escuadra chilena. De noche navegan oscurecidos.
De día emplean señalen del Libro de 1871, con correcciones. Distancia Punto de Partida – Mollendo 439 millas, cubierta en casi 64 horas; velocidad media 6.9 mph, pero en el curso del viaje ella fue variable por razones de la niebla, como la dispersión del convoy, reunión y mantenimiento de la formación.
De Mollendo – Arica es 140 millas cubiertas en 15 horas; velocidad media 9.3 mph.
Del Callao-Arica viaje duró 3.6 días

Es probable que ambas formaciones, que navegaban en direcciones opuestas estuvieran sin avistarse, a una distancia mínima de unas 35 millas, cuando el convoy peruano navegaba entre Atico y Camaná.

EXPEDICIÓN CHILENA AL CALLAO

Mayo 16.- A diversas horas y direcciones zarpan de Iquique *Cochrane*, *Chacabuco*, *O'Higgins*, *Abtao* y *Matías Cousiño* con 800 tons. de carbón.
Mayo 17.- Después de la breve estadía del vapor *Ilo*, en Iquique, zarpa a 10h a.m. Almirante Williams con *Blanco* y *Magallanes* al Norte para reunirse con los que zarparon la víspera. Frente a Pisagua avistan al *Ilo*. Cambian rumbo al Oeste y a 7hp.m. hacen Rendez-Vous a unas 36 millas de costa, adoptando rumbo hacia el Callao.
Mayo 18.- Al amanecer se constata la ausencia del *Matías Cousiño*, cuyo capitán decide permanecer a la altura de quebrada Camarones, fijada como Rendez-Vous por Williams.
Mayo 19.- En la tarde *Magallanes* da remolque a *O'Higgins* por falla calderas. La marcha se detiene y Williams envía a cada comandante el plan contra el blanco-objetivo en Callao: blindados *Huáscar* e *Independencia*
Mayo 20.- En la tarde falta remolque corbeta. Otra parada y Williams envía Instrucciones complementarias. Rendez-Vous islas Hormigas de Afuera.
Mayo 21.- A 6hp.m. recalan a 3 millas de Hormigas. Se inicia preparativos para sorpresivo ataque nocturno contra blanco-objetivo.
Mayo 22.- Retardos en ejecución del plan hacen perder ventaja de sorpresa y escuadra, avistada al Norte de San Lorenzo, alerta baterías y buques. Informe de un pescador sobre ausencia blindados decide a Williams a suspender plan. A 10h.a.m. inicia retirada al Sur en condiciones precarias. *Pilcomayo* observa a distancia.

Mayo 18-30.- *Matias Cousiño* permanece a la altura de Qda. Camarones.

RV - 17 a 7h pm.

Mayo 30.- Al amanecer escuadra recala en Iquique

I. Hormigas de Afuera
Callao
LIMA
I. San Lorenzo
I. Chincha
Pisco
I. San Gallán
Pta. Carretas
Pta. Infiernillos
Cabo Nazca
Bahía San Nicolás
Pta. Chala
Puerto Chala
Atico
Pta. Pescadores
Pta. Camaná
Pta. Cornejo
Mollendo
Pta. Islay
Ilo
Pacocha
Pta. Coles
Morro Sama
TACNA
Arica
Qda. Camarones
Pisagua
Mejillones del Perú
Iquique
Pta. Grueso
Tocopilla
Cobija
Antofagasta

35'

Nv.
Nm.
Variación magnética 11°E
+
O
E
S

Derrota chilena al Norte (negro)
Derrota chilena al Sur (rojo)
Derrota peruana al Sur (azul)

80° 75° 70° 15° 20°

CONCEPCION Y COMPILACION HISTORICA: CONTRALMIRANTE MELITON CARVAJAL PAREJA / DIBUJO Y COMPOSICION GRAFICA: MARIO GIRONDA, DIRECCION DE HIDROGRAFIA Y NAVEGACION DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERU

	una luz en popa. A las 9h pm. la fragata comunicó luz por la popa. *Huáscar* contestó y viró para ir en su reconocimiento e identificación. Ya cerca vio que tenía izada la luz de inteligencia del *Oroya*, que a su vez por precaución no le permitía acercarse por estar todos oscurecidos. Entonces todos los buques izaron faroles mostrando inteligencias y prendieron luces de bengala. A las 12h pm. todo el convoy reunido frente a Atico. Velocidad 8 mph. El *Huáscar* tenía al *Oroya* por la amura de estribor, el *Limeña* y *Chalaco* por la aleta de babor y la *Independencia* a la cuadra por babor. Mar llana, brisa muy floja del Sur, tiempo un poco oscuro. Tierra a la vista.
Lunes 19 de mayo	Convoy continúa navegación con buen tiempo. A las 6h a.m. OCT señaló *rendez vous* en caleta Mollendo, que fue contestada por los blindados mas no por los transportes por encontrarse muy distantes. A las 8h a.m. OCT señaló a los blindados que se preparen a fondear y recibir carbón de los transportes. A las 9h am. el *Huáscar* se colocó a la cuadra del *Oroya* y comunicó por señales al OCT que la artillería (de la torre) estaba cargada con bombas comunes y pidió permiso para descargarla, recargándola con bombas de acero. Autorizado, ejecutó tiro al aire. Estas bombas de acero no eran Palliser, sino un saldo de aquellas que trajera cuando recién llegó al Perú en 1866. El convoy navegó rumbo a punta Cornejo a 10 mph. A la 1h pm., el OCT comunicó por señales un vapor a la vista. La fragata hizo tiro de advertencia y el vapor se detuvo. El *Oroya* maniobró para acercarse y envió bote para reconocimiento y visita, en tanto que el convoy siguió su derrota. El vapor fue identificado como el *Ilo* de la P.S.N.C. con destino al Callao procedente de Iquique, Pisagua y Arica. Este vapor había llegado el 17 a Iquique y salido el mismo día, una hora después, dejando en el puerto al *Blanco*, *Magallanes*, *Esmeralda*, *Covadonga* y otro transporte. Sin embargo, como poco después saliesen los dos primeros para reunirse en alta mar con los otros buques chilenos que habían salido la víspera, y como aquellos avistasen al día siguiente al *Ilo* en las cercanías de Pisagua, es casi seguro que éste también los avistase pero desplegados al

	Norte. Es probable que el *Ilo* informara de estos avistamientos en Arica y al *Oroya*, en el sentido de que solo habrían quedado en Iquique la *Esmeralda*, *Covadonga* y un transporte. A las 4h pm., el *Huáscar* tenía a Islay por la aleta de babor y a Mollendo por la amura de babor, puerto hacia el cual se dirigió el convoy. El *Huáscar* navegó a la voz del comandante. El OCT ordenó fondear en Mollendo consultando la seguridad del buque. A las 5h 30m p.m. el *Huáscar* amarró a boya con dos espías por seno. En el *Oroya* Prado recibió la visita y saludo del Prefecto de Arequipa y autoridades locales. Prado convocó a reunión de Comandantes. A partir de 7h 30m pm. el *Huáscar* recibió del *Oroya* y *Chalaco* tres lanchas con 30 tons. de carbón en total. La fragata algo parecido. La descarga fue rapidísima. El monitor a pedido del OCT, envía a sus médicos para operar a un herido al fondear la fragata. A las 11h pm. desatracaron de los blindados las lanchas de carboneo y zarpó el convoy. A las 11h 11m. pm. el convoy en franquía con rumbo a Arica. El *Huáscar* tiene a la *Independencia* por la amura de estribor y al *Oroya* y *Chalaco* por la aleta del mismo lado. El *Limeña* zarpó independiente a cumplir una comisión en Pacocha, en donde luego de descargar material, regresó al Callao. En efecto el 23 de mayo fondeó en este puerto.
Martes 20 de mayo	A las 2h pm. el convoy fondeó en Arica. Prefecto y autoridades locales saludaron al general Prado. En la noche recibió la visita del general Daza y su Estado Mayor, que viajaron por tren extraordinario desde Tacna, encontrándose por primera vez. De inmediato se inició descarga de los cañones de grueso calibre y demás pertrechos del *Oroya* y *Chalaco*. Autoridades confirmaron noticia sobre ausencia de Iquique del grueso de la escuadra chilena desde hacía varios días, habiendo quedado para sostener el bloqueo: *Esmeralda*, *Covadonga* y vapor *Abtao* (sic). Prado reunió a los comandantes de los blindados y al OCT en Consejo de Guerra. Al anochecer el *Chalaco* y *Oroya* se hicieron a la mar como precaución. La decisión que se tomó para el accionar de los blindados y los eventos que siguen a esa decisión se tratan en los párrafos 6.8.1 a 6.8.5 inclusive.

En esta reunión de comandos, Prado informó del resultado de la visita al vapor *Ilo*, que había indicado la ausencia de los buques principales de la escuadra chilena y su despliegue hacia el Norte. Esto significaba que el bloqueo de Iquique se mantenía con la *Esmeralda* y *Covadonga* y posiblemente un transporte, pero sin tener certeza de los futuros desplazamientos de la fuerza principal chilena.

Como resultado de la reunión en Mollendo, el Supremo Director de la Guerra emitió nuevas instrucciones para el comandante Grau, con fecha 19 de mayo, que decían[336]:

"Instrucciones:

1. Después de hacer en Mollendo o Arica el carbón necesario para su ida hasta Antofagasta o mas allá, y para su regreso hasta el Callao, zarpará tomando altura para caer sobre Huanillos y de allí cruzará hasta Antofagasta, apresando o echando a pique los buques de guerra, trasportes o pontones enemigos que encontrase en su camino, ejerciendo en todos los lugares que toque y por donde pase, toda clase de hostilidades contra el enemigo.
2. Permanecerá en esta excursión mientras lo permita el consumo de su combustible, y en seguida regresará al Callao.
3. Para el caso imprevisto y al que no debe dar lugar, de que le faltase carbón, podrá llegar a tomarlo en Pacocha, adoptando como es natural, las debidas precauciones.
4. Si mañana al entrar a Arica o antes, se encontrara con los buques enemigos y si entre ellos viene uno o los dos blindados, no comprometerá choque con ellos, y eludiéndolos convenientemente, seguirá su marcha al Sur a llenar su comisión, después de protegida la retirada de los trasportes.
5. Por regla general, ni el *Huáscar* ni la *Independencia* ni los dos juntos, comprometerán choque con ninguno de los blindados, pero sí con todos los demás buques de la Escuadra enemiga.
6. Si por falta de tiempo no pudiese tomar el carbón necesario en Mollendo ni en Arica, por impedirlo la presencia del enemigo; y sí por esta falta no le fuese posible llevar a cabo la expedición al Sur, se regresará inmediatamente al Callao.
7. Al marchar juntos, el *Huáscar* e *Independencia*, ambos buques quedarán a órdenes de su Comandante General el coronel Grau.
8. Si le quedase carbón suficiente, para tocar a su regreso en Arica, Pacocha o Mollendo, podrán hacerlo.

Mollendo, mayo 19 de 1879 Fdo. *PRADO*".

Puede apreciarse que, en concordancia con las apreciaciones emitidas en ocasión de las reuniones habidas en Lima de que se ha dado cuenta, Grau tenía, y así las respetó siempre que hubo ocasión, instrucciones para evitar todo enfrentamiento con los blindados chilenos, lo cual constituía el legítimo y realista reconocimiento de la superioridad de los blindados enemigos. Otro factor que se reconociera en las instrucciones de del Solar y ahora en las de Prado, era el logístico, en lo que concierne al carbón, recordando repetidas veces la dependencia del combustible en la conducción de las operaciones. El viento había ya quedado en el olvido para el caso de la guerra en el mar, salvo como un medio extremo. Las instrucciones eran, pues, procurar abastecerse de carbón en los puertos del Sur, para así aumentar su permanencia en esa área, y además disminuir la longitud de las líneas de comunicación. Resalta, sin embargo, la insistencia de Prado sobre el regreso del *Huáscar* al Callao.

En estas instrucciones, sin embargo, según el item 1°, la misión de la 1ra. División Naval era incursionar sobre Antofagasta o más al Sur y no romper el bloqueo de Iquique. El cambio estuvo impregnado de fatalidad.

En su informe, Aurelio García y García elogió el comportamiento de todo el personal y el éxito de la misión, que no era para menos.

Ante la situación ventajosa que se presentó en Iquique, analizada durante el Consejo de Guerra celebrado en la tarde del 20 en Arica, es que se canceló la excursión contra Antofagasta y se decidió batir a los buques que mantenían el bloqueo de Iquique, y presto zarparon en la misma noche del 20 el *Huáscar* e *Independencia*. Lo que sucedería el 21 y días inmediatos es motivo del párrafo que sigue.

6.8.1. Primer combate de la Campaña Naval

Los partes oficiales peruanos, esto es, las versiones de los hechos que los comandos protagonizaron durante los combates librados el 21 de mayo, y aquellas de los corresponsales embarcados, fueron difundidos a las pocas horas de ocurridos. Aquellas de los contrincantes, varios días después. Todos esos partes ofrecen discrepancias en horas, en distancias, en posiciones, vaguedad en algunos hechos, y

contradicciones[337]. Los croquis que se presentan sobre las evoluciones pretenden representar, a pesar de todo, lo más objetivamente posible los eventos. Ello sin recurrir a declaraciones personales que, junto con otros escritos de ambas partes, en centenares de páginas, bellas piezas literarias que enaltecieron a los protagonistas, y recurriendo algunas veces a distorsiones de la realidad, llevaron a afirmaciones encontradas, a denuestos y agravios por ambas partes. Difícil es, sin duda, despejar el camino para ser lo mas objetivo posible y llegar a la verdad, y de allí deducir por qué se produjo la victoria o la derrota y la lección para el futuro. Eso es lo que se tratará de hacer en las páginas que siguen, gráficamente complementadas.

No se necesita ser muy zahorí, para concluir que la 1ra. División Naval peruana, era abrumadoramente superior en poder de fuego y velocidad a los buques chilenos encargados de mantener el bloqueo, en ausencia del cuerpo principal de la escuadra chilena, como se aprecia del cuadro que describe a los protagonistas principales de los sucesos de ese día, los blindados peruanos *Huáscar* e *Independencia*, y las naves chilenas *Esmeralda* y *Covadonga*. Sin embargo, un hecho muy significativo iba a tener importancia decisiva y trascendental para el futuro de la guerra.

6.8.2. Se inicia la operación

En la tarde del mismo día de la llegada a Arica, martes 20, se reunieron Grau, More, García y García en Consejo de Guerra presidido por Prado. Luego de apreciar la situación en base a los indicios obtenidos del vapor *Ilo* y de las autoridades de Arica, se decidió por unanimidad que los blindados recibieran de los transportes todo el carbón que pudieran hasta las 8h p.m., y zarpasen para amanecer (a eso de las 6h a.m.) el miércoles 21 en Iquique, a fin de batir a la corbeta *Esmeralda*, cañonera *Covadonga* y transporte, que sostenían el bloqueo de dicho puerto.

Así pues, la 1ra. División Naval al mando de Grau, zarpó de Arica poniéndose en franquía a las 8h 25m de esa noche, navegando en oscurecimiento a 10.5 millas por hora. Grau había indicado su intención de recalar en Pisagua, 67 millas al sur, para obtener información adicional.

Cuadro comparativo de características

Características	*Independencia*	*Huáscar*	*Esmeralda*	*Covadonga*
Desplazamiento Tons.	3000	1745	850	630
Casco	Fierro	Fierro	Madera	Madera
Velocidad m.p.h.	10.5	10.5	8	6
Propulsión principal	vapor	vapor	vapor	vapor
Aparejo	Barca	Bergantín	Corbeta	Goleta
Coraza en pulgadas				
Casco	4.5	4.5	----	----
Torre de tiro (1)	-----	5.5 - 7.5	----	----
Torre de comando	4.5	3.5	----	----
Artillería				
De 300 libras (2)	-----	2	-----	-----
De 250 libras (3)	1	-----	-----	-----
De 150 libras (4)	3	-----	-----	-----
De 70 libras (5)	10	-----	-----	2
De 40 libras (6)	-----	2	12	-----
De 12 libras (7)	-----	1	-----	-----
De 9 libras (8)	-----	-----	-----	2
Ametralladoras (9)	2	1	2	2
Espolón	si	si	-----	-----
Características en metros				
Eslora	65,54	59,44	60,96	50,16
Manga	13,11	10,67	10,66	8,08
Calado medio	6,63	4,57	4,26	2,18
Alturas sobre el mar en metros				
Cubierta principal	----	1,79	4,08	----
Castillo de proa	----	3,80	7,60	----
Toldilla de popa	----	2,29	5,00	----
Otros				
Ruedas de gobierno (10)	2	2	1	1
Dotación				
Comandante	J. G. More	M. Grau	A. Prat	C. Condell
Número (11)	311	194	203	130/135

Notas explicativas

(1) Torre del *Huáscar* 5".5 Batería de la fragata 7".5

(2) Montados en una torre central giratoria mediante mecanismo manual.

(3) Vavasseur, montado fijo en proa en lugar del bauprés

(4) Montajes: uno en cubierta, en popa; dos en baterías, uno por banda.

(5) En la fragata: Montados en baterías, cinco en cada banda. Para la *Covadonga* solo se ha considerado como artillería instalada la de 70 y 9, en vista de haber sido la única empleada el 21 de mayo.

(6) En el monitor: uno en cada banda. *Esmeralda* seis por banda; *Covadonga*: sin datos.
(7) En el monitor, por el coronamiento de popa
(8) *Covadonga*, uno por banda
(9) *Esmeralda*: Una ametralladora en la cofa del palo trinquete y otra en la del palo mayor. En la *Covadonga*: una en cada palo. Todas de 11mm. Según partes de Grau y More, los blindados contaban con ametralladoras, pero sin dar su ubicación.
(10) En los cuatro buques una rueda de gobierno en la cubierta principal. En el monitor, la rueda de gobierno normal debajo de la toldilla y, la de combate en el interior del compartimiento blindado de la torre; en la fragata, la rueda de gobierno normal a proa del palo mesana y la de combate en el compartimiento blindado de la batería.
(11) Según R. del Campo fueron 210 en la corbeta

En efecto, entre 3h-4h a.m. del miércoles 21 de mayo, el monitor permaneció en ese puerto sin fondear, mientras que la fragata se mantuvo afuera sobre la máquina. Grau envió a tierra al capitán de fragata M. Carbajal y al teniente Fermín Diez Canseco, quienes contactaron con el capitán de fragata y de puerto, Becerra. Este jefe mostró a Grau el telegrama del Prefecto de Tarapacá, coronel Dávila, recibido el 19 a las 11h 10m de la mañana, informando que en Iquique solo estaban la *Esmeralda*, la *Covadonga* y el transporte *Limari* (por *Lamar*). Sin pérdida de tiempo, el monitor reanudó a las 4h a.m. la navegación, indicándolo con señal de bengala a More, quien ordenó navegar a toda fuerza para acercarse. Puerto de destino Iquique, a solo 38 millas, que Grau conocía muy bien por su trabajo hidrográfico en 1873.

Los corresponsales embarcados en los blindados desde la salida del Callao, fueron: de *La Opinión Nacional* Julio Octavio Reyes en el *Huáscar*; de *El Comercio* de Lima don José Rodolfo del Campo en la *Independencia*. Reyes relataba que a las 5h 35m a.m. del 21, Grau reunió a toda la dotación y le dirigió una arenga patriótica y vibrante, que concluyó así:

> "¡Tripulantes del *Huáscar*! Ha llegado la hora de castigar al enemigo de la patria y espero que lo sabremos hacer, cosechando nuevos laureles y nuevas glorias dignas de brillar al lado de Junín, Ayacucho, Abtao y 2 de Mayo. ¡Viva el Perú! Los jefes, oficiales, tripulantes y guarnición repitieron las últimas palabras con febril entusiasmo, agregando: ¡Viva el Comandante del *Huáscar*!"

La *Covadonga*, que se encontraba de guardia fuera del puerto avistó, a eso de las 6h 30m a unas seis millas por el Norte, dos humos, que a poco reconoció correspondían al *Huáscar* e *Independencia*, comunicándolo por señal y tiro de cañón al comandante de

la *Esmeralda*, en el interior de la rada, quien los avistó media hora después. En ambos buques se ordenó zafarrancho de combate, realizando algunas maniobras en el interior del puerto para situarse mejor.

A las 6h 50m, estando el monitor a unas 3 millas de Iquique y teniendo a la *Independencia* a unas 4,000 yardas por la popa, avistó tres vapores muy cerca de la costa, con sus chimeneas humeantes, que poco después reconocerían como *Esmeralda*, *Covadonga* y *Lamar*. Grau urgió a More a estrechar distancia, ordenando zafarrancho de combate para ambos blindados.

El general Antonio Benavides, J.E.M. del Ejército del Sur, comentaba que poco después de las 7h a.m. se avistaron desde tierra dos buques que se acercaban velozmente del Norte, reconocidos luego como peruanos.

6.8.3. La aproximación y despliegue

Por su parte, Prat ordenó a Condell acercarse, y estando al habla a unas 110 yardas, exhortó a "cada uno cumplir con su deber". Dispuso, también, colocarse en una posición relativa a la población, de manera tal de disuadir a los buques peruanos a emplear su artillería por temor a causarle daño. Luego de esta maniobra, la *Esmeralda* se acercó más a la playa. Desde el primer momento, relata Uribe, la corbeta experimentó una avería en calderas que la imposibilitó navegar a más de 2 a 3 millas por hora, lo cual explicaría por qué no hizo tentativa alguna de escapar como si lo hiciera la cañonera.

Entre las 6h 50m y 8h Grau maniobró para aproximarse con precaución al puerto. A las 8h estando el *Huáscar* a unas 2,000 yardas de la población de Iquique y la fragata algo más lejos, Grau apreció movimientos de los tres buques chilenos en la rada interior. Uno de ellos, el *Lamar*, enarbolando la bandera norteamericana, trató de huir hacia el Sur. Estimando Grau que el transporte estaba ya a una distancia tal del puerto que sería una pérdida de tiempo interceptarlo para reconocerlo, decidió concentrar su atención en los otros dos. No obstante, la *Independencia* abrió fuego contra el *Lamar*, pero sin resultado por estar fuera de su alcance de tiro.

Hacia las 8h de la mañana el despliegue era como sigue: *Esmeralda* pegada a la playa del lado Norte; *Covadonga* por la popa de la corbeta a unas 110 yardas, con proa al Norte, entre 200 y 300 yardas de la playa, y sobre la máquina; *Huáscar* en rumbo hacia el puerto para cerrar la salida por el lado Sur; *Independencia* rezagada unas

2,000 yardas del monitor, pero en rumbo hacia la costa Norte del puerto para cerrar la salida. A esa hora, aproximadamente, el *Huáscar* se detuvo para recibir al capitán de corbeta y del puerto Salomé Porras y al práctico Guillermo Checle, quienes informaron a Grau de la existencia de una línea de torpedos (minas fondeadas) que protegían a la corbeta, noticia que resultó no ser cierta, pues las explosiones realizadas la víspera del combate y que indujeran al informe citado, habían sido producto de un ensayo de bote-torpedo. En la oportunidad del embarque de Porras, también hizo lo propio el corresponsal en Iquique de *El Comercio*, Modesto Molina, quien más tarde sería el autor del *Himno de Tacna*, y según Basadre, el primer cantor de la hazaña de Prat[338]. Hubo pues, en el monitor durante el combate, dos corresponsales: Reyes y Molina[339]. Los croquis pretenden brindar una presentación gráfica de lo sucedido.

6.8.4. El combate en Iquique

A las 8h 20m, encontrándose el *Huáscar* a unas 1.100 yardas al Noroeste de los buques enemigos, ordenó Grau afianzar el pabellón del monitor con un tiro en blanco. A las 8h 30m se generalizó el combate. Inicialmente el *Huáscar* disparó contra la *Covadonga*; la *Independencia* a eso de las 8h 30m afianzó su pabellón con un tiro en blanco y a eso de las 9h lo hizo contra la *Esmeralda* con su *Vavasseur* y batería de babor.

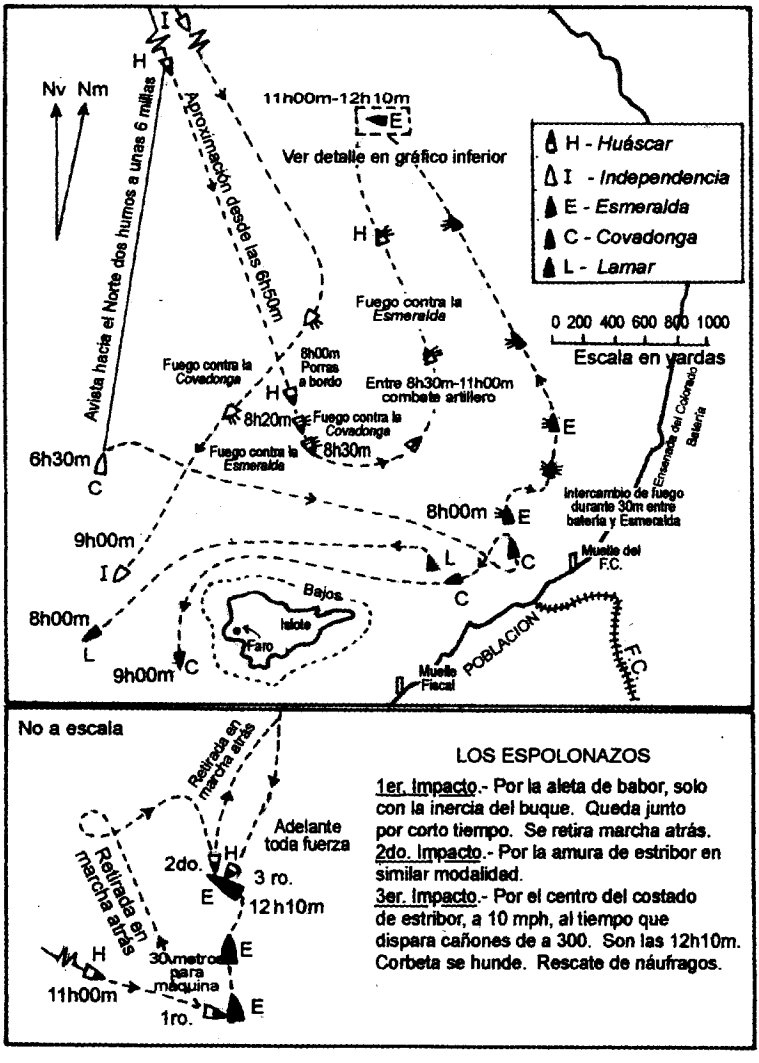
La parada del *Huáscar* para recibir a Porras y al práctico, fue aprovechada por la *Covadonga* para tratar de escapar por el Sur, muy pegada a la isla. En esta situación, Grau ordenó a More perseguir y batir a la cañonera, mientras que el *Huáscar* concentraba su fuego contra la *Esmeralda*. Cuando More llegó a la altura del islote, la *Covadonga* ya lo había rebasado y navegaba hacia el Sur. Esto sucedía aproximadamente a las 9h de la mañana.

Por otro lado, cañones de campaña del ejército en la playa del lado Norte, abrieron fuego contra la corbeta, que lo contestó, aunque la obligaron a alejarse de la playa y desplazarse algo más al Norte.

Relata M. Molina[340] que durante el duelo artillero del *Huáscar* con la corbeta, ésta se ubicó entre la rada y playa Colorado, muy cerca del muelle del ferrocarril, y entonces los cuatro cañones de a 9 del ejército le dispararon 60 tiros, más el fuego de los fusileros de la tropa, que la corbeta contestó, la obligaron al final a alejarse de la playa.

El combate que habían empezado a librar era, obviamente, desigual como se ha visto. Desde que Grau en sus informes puntualiza

CROQUIS DEL COMBATE NAVAL DE IQUIQUE
Contactos iniciales, aproximación y combate entre 6h50m a.m. - 12h10m p.m. del 21 de Mayo de 1879



Croquis del Combate Naval de Iquique entre *Huáscar* y *Esmeralda* el 21 de mayo 1879.



Teniente 2° Jorge Velarde

"No puedo prescindir de llamar la atención de V.E., escribía Grau en su parte del 23 de mayo al Director de la Guerra, hacia la sensible pérdida del Teniente 2° D. Jorge Velarde, para significar el notable comportamiento y arrojo con que este oficial conservó su puesto en la cubierta al pie del pabellón, hasta ser víctima de su valor y serenidad".

Jorge Velarde, de 23 años, había sido encargado por Grau para que llevara un Diario de la Campaña Naval a partir del 16 de mayo, misión que cumpliera meticulosamente hasta el zarpe de Arica para Iquique el 20 de mayo de 1879 a 8h. 25 m. p.m. El Teniente Pedro Gárezon anota a continuación: "Día miércoles 21 de mayo de 1879, 8h p.m. Me hice cargo de este Diario de orden del señor Comandante General de la 1ra. División Dn. Miguel Grau por haber muerto en combate y cumpliendo con su deber, el Teniente 2° graduado D. Jorge Velarde". (Reproducida del Archivo Courret).

que los disparos de la *Esmeralda* y *Covadonga* eran certeros, no así los del *Huáscar* porque se encontraba expuesto a la marejada del Suroeste, tácitamente reconocía que la dotación de artilleros no era eficiente, pues como buque de guerra no solo debía estar preparado para combatir en alta mar con balances más pronunciados, sino también en esa situación. Más adelante, Grau daría su opinión reservada sobre este tema. En consecuencia, decidió maniobrar por la parte Sur del puerto, para caer contra la corbeta, que se desplazaba lentamente al Norte, y atacarla con el espolón, el medio alterno de que disponían los blindados de aquella época.

Grau, habida cuenta de su capacidad profesional, estaba al tanto de las posibilidades y limitaciones de este tipo de ataque. ¿En qué medida? La experiencia en su aplicación era relativamente reciente y poco común, a pesar de que las potencias navales de la época, le otorgaban gran importancia. Tres habían sido los encuentros en los que se le empleó. El primero fue en marzo de 1861, en el puerto de Hampton Roads, entre el blindado sudista *Virginia* y el vapor de guerra nordista *Cumberland*, durante la guerra civil en que se vieron empeñadas esas dos facciones de los Estados Unidos de Norte América. El *Cumberland*, de madera, se encontraba fondeado en misión de bloqueo. El *Virginia*, navegando a máxima velocidad, se acercó e incrustó su espolón en la amura de estribor del adversario, aplastándolo como una cáscara de huevo. En el momento del impacto, el *Virginia* descargó su colisa de proa contra el *Cumberland*, matando a diez de sus tripulantes. Al día siguiente, hizo su aparición el *Monitor*, flamante blindado nordista. El duelo entre ambos, el primero de este tipo que registra la historia naval, fue más que nada artillero, sin resultados decisivos para ninguna de las partes. La lección radica en que el hundimiento del *Cumberland* se produjo cuando estaba fondeado, sin movimiento, por lo que la embestida con el espolón tenía todas las de ganar. El segundo fue en julio de 1866, durante el combate de Lisa, en el mar Adriático, entre las escuadras italiana y austríaca, comandadas por Persano y Tegethoff, respectivamente. En las dos flotas intervinieron blindados, constituyéndose así en el primer combate librado en alta mar con este tipo de buque. El *Maximiliano*, austríaco, navegando a máxima velocidad, hundió al *Rey de Italia* de un espolonazo contra su costado, en circunstancias en que se encontraba parado por una falla en el sistema de gobierno. El *Kaiser*, otro blindado austríaco, espoloneó al *Rey de Portugal*, italiano, sin lograr hundirlo. A raíz de este combate, se creyó que el espolón sería el arma decisiva. El tercero fue del propio *Huáscar* en mayo de 1877 durante el

combate con la fragata inglesa *Shah*, frente a Pacocha, durante el cual Astete intentó espolonearla sin lograrlo, por estar dicha fragata con plena libertad de movimiento y maniobra. No hubo más combates navales, pues en la guerra ruso-turca de 1877-1878, el énfasis estuvo en el uso de torpedos y lanchas torpederas.

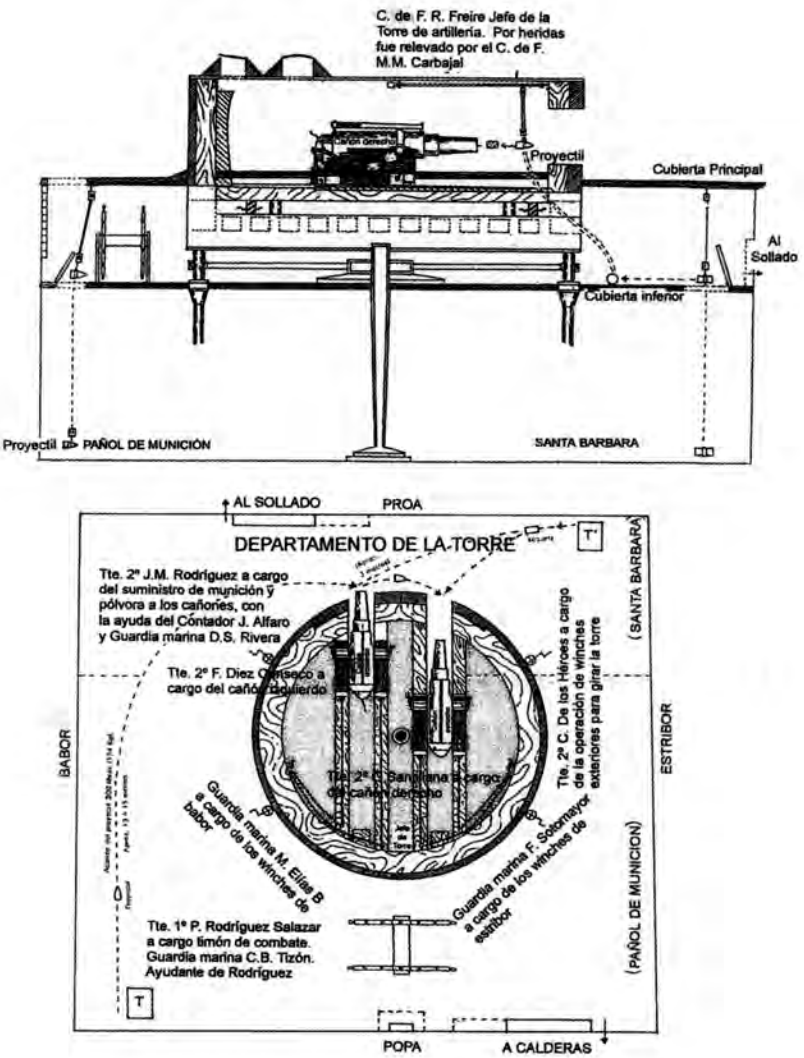
Así pues, el 21 de mayo no había más experiencia acumulada en el empleo del espolón, que pesase en los conocimientos de Grau y de More, que la acabada de reseñar. Dada la situación y la desigualdad de poderes, podría pensarse que el combate en Iquique sería como la expresión de Julio César: *Veni - Vidi - Vinci* . El resultado como se verá, no fue éste precisamente.

Desde las 8h 0m el *Huáscar* estaba empeñado en un combate artillero con la *Esmeralda*, sin resultado decisivo. Teniendo en cuenta la información sobre la protección de torpedos, Grau decidió aproximarse por el Sur para ingresar a la supuesta zona no protegida. Estando en esta evolución, observó que la corbeta se desplazaba lentamente hacia el Norte y tomó la decisión, a eso de las 11 de la mañana, de navegar directamente contra ella.

Es interesante detallar la ubicación de los oficiales a bordo del monitor, según la describe Octavio Reyes. Así, dice, que en el puente, durante las primeras horas del combate, se encontraba Grau, a su derecha el capitán de fragata y Secretario de la División Naval, M. Carbajal, y a la izquierda su Ayudante el teniente 1° Diego Ferré. Lo más probable era que se ubicaran en la torre de combate blindada al iniciar las embestidas con el espolón. En cubierta, a popa, los capitanes de navío Ezequiel Otoya y Enrique Carreño, 2do. Comandante y Mayor de Órdenes de la División, respectivamente; el oficial de señales teniente 2° Jorge Velarde y su ayudante el guardia marina Grimaldo Villavisencio. A poco de iniciado el combate, por orden de Grau, todos se desplazaron bajo cubierta, donde también se encontraban el capitán de la guarnición Mariano Bustamante, con sus subordinados. Velarde insistió en quedarse en cubierta. Reyes relata asimismo que los señores Antonio Cucalón y Francisco Retes fueron encargados por Ferré de manejar la ametralladora, lo cual genera una incertidumbre, pues hasta donde se sabe, el *Huáscar* no disponía de esa arma ni se ha sabido en dónde estuvo ubicada. Sin embargo, en un oficio al Comandante General de Marina del 19 de junio, Grau solicita la entrega de 3,000 cápsulas para ametralladora Gatling a fin de reponer las consumidas durante la expedición al Sur[341]. Pero Grau en su parte del 23 de mayo, al Director de la Guerra, solo refiere que durante el combate de Iquique se hicieron 47 tiros con los cañones de a



Capitán de fragata Ramón Freire 3er. Comandante del monitor *Huáscar* y a cargo de la torre de artillería el 21 de mayo. Uno de los proyectiles de la *Esmeralda* impactó en el borde de una de las portas de la torre y un casco de bomba le causó una herida contusa en la pierna izquierda. Fue de inmediato reemplazado por el capitán de fragata M.M. Carbajal, Secretario de la Comandancia de la 1ra. División Naval. Freire se desembarcó en Iquique el 29 de mayo para su tratamiento y posteriormente fue destacado a la Mayoría de Órdenes del Departamento, mientras durase la curación de sus heridas.
(Reproducida del Archivo Courret).



Vistas de plano y lateral del Departamento de la Torre, con indicación de los oficiales encargados de su operación durante el combate naval de Iquique el 21 de Mayo de 1879

Nota.- Para referencia de los nombres de las partes y piezas, consultar Tomo IX, Vol. 3, Cap. V

Croquis que muestra los puestos de combate en la torre de artillería y en el departamento de la torre, durante el combate del 21 de mayo.

300 y 500 tiros de rifle, sin mencionar los de ametralladora. No confirma ni niega, pues lo reseñado por Reyes.

En el compartimiento de la torre estaban: el teniente 1° Pedro Rodríguez Salazar a cargo del timón de combate, teniendo como ayudante al guardia marina Carlos B. Tizón; el teniente 2° Carlos de los Heros con los guardias marina Federico Sotomayor y Manuel Elías Bonnemaison, tenían a su cargo las cigüeñas para hacer girar la torre; el teniente 2° José Melitón Rodríguez las cigüeñas para elevar los proyectiles, en unión del contador Juan Alfaro, y los guardia marinas Daniel S. Rivera y Bruno Bueno, respectivamente, a cargo del callejón de combate y ayudante del 2do. comandante.

En la Cámara de oficiales, los médicos Santiago Távara, Felipe Rotalde, y el practicante de medicina José Ignacio Canales, el farmacéutico J. Flores, el ayudante del detall A. Huertas, mayordomos, maestro de víveres y mozos de cámara. La mesa de la Cámara, con todas las medicinas e instrumental, la hacía aparecer como un hospital. Dice también Reyes, que a cargo de la torre estaba el capitán de fragata Ramón Freire, quien al resultar herido por cascos de granadas que entraran por las portas, fue reemplazado por Carbajal; jefe del cañón de la derecha el teniente 2° Gervasio Santillana, del cañón izquierdo el teniente 2° Fermín Diez Canseco.

6.8.5. Diez millones de pies-libras

A partir de las 11 de la mañana aproximadamente Grau ejecutó tres ataques con espolón. En el primero, estando el *Huáscar* a medio cumplido de distancia (equivalente a la mitad de la eslora del monitor, esto es, a unos 30 metros) paró la máquina, la corbeta hizo una guiñada en el rumbo y resultó impactada con el espolón por la aleta de babor, en dirección muy oblicua, resbalando el espolón sin causar gran efecto. Ambos buques quedaron abarloados por corto tiempo, antes de que el monitor diera marcha atrás para retirarse. No obstante, en este intervalo hubo un intenso intercambio de fuego con armas menores, con superioridad de las chilenas, pues además de contar con rifles Comblain, tenían ametralladoras y granadas de mano. Según Molina, fué en el primer espolonazo que Grau pidió a Prat rendirse, lo que fue rechazado.

Libre ya el *Huáscar*, Grau maniobró para aplicar el segundo espolonazo, repitiendo el procedimiento. En esta ocasión, empero, la corbeta le presentó la proa, así es que el impacto lo recibió por su amura de estribor, dándose situación similar en el uso de las armas menores. No obstante, ambos impactos maltrataron en gran medida a la corbeta.

Grau volvió al ataque por tercera vez, pero ahora lo hizo sin parar la máquina antes del choque, manteniendo la velocidad de 10 millas por hora, con la artillería de la torre lista para disparar una andanada por el sector libre de su amura, en el momento que se produjera el impacto. Así lo hizo. A las 12h 10m consumó el tercer espolonazo, al centro del costado de estribor, con una energía cinética no menor de diez millones de pies-libras. Momento terrible, no solo para los hombres en la *Esmeralda*, la que se partió y hundió casi instantáneamente, no sin antes repetir su intenso fuego con armas menores, sino también para los que estaban a bordo del *Huáscar* que en ese momento escuchaban el estruendo de los disparos de los dos cañones de la torre, el fuego de la fusilería, metralla y granadas de mano, y el sacudón que experimenta el propio cuerpo, cuando viajando se detiene bruscamente por efecto de un recio impacto.

Años después, el portulano de Iquique, del Instituto Hidrográfico de Chile, y el *Derrotero* de 1961 indicaban que el casco de la *Esmeralda* estaba señalado mediante una boya situada al 018° verdadero y 2,240 yardas del faro al extremo del Molo de Abrigo que sale del islote. Como en 1879 éste no existía, la situación resulta ser casi al Norte magnético y unas 3,000 yardas del extremo oriental del islote, en una profundidad de 41 metros (22 brazas), que demostraría que la corbeta se desplazó muy lentamente unas 2,500 yardas hacia el Norte, desde su posición inicial al comenzar el combate a 8h 30m, y confirmando como tal el lugar en que el *Huáscar* la hundió.

Un combate librado a tan corta distancia, no podía terminar sin muertos ni heridos por ambos bandos, aunque la peor parte la llevó, sin duda, la nave chilena. Grau, en su informe al Director de la Guerra, manifestó que la *Esmeralda* desapareció completamente, quedando a flote pequeños pedazos de madera del casco y tripulantes, ordenando de inmediato que se arriaran las embarcaciones para salvar a los náufragos, "habiendo recogido 62, los únicos que habían sobrevivido tan obstinada resistencia", y adjunta una relación de los mismos. Benavides, en su informe al general Buendía, informó que al irse a pique la *Esmeralda*, "sucumbió heroicamente con sus tripulantes" y que "este combate naval hará época en los anales de la historia contemporánea". No le faltó razón.

El personal de la *Esmeralda* entre muertos, heridos y presos fue como sigue[342]:

Personal	Presos	Muertos	Total
Oficiales	7	7	14
Tripulación	31	99	130
Guarnición	6	27	33
En reserva	5	16	21
Total	49	149	198

Como se puede apreciar los muertos alcanzaron el 75%.

Reyes en su artículo comentaba sobre el espolonazo final:

"Este fue el golpe decisivo. El buque se abrió en dos partes, levantó excesivamente su popa, y se hundió instantáneamente. El cuadro que se presentó entonces a nuestra vista fue terrible, desgarrador, casi parecía un sueño. Desapareció súbitamente el buque y solo vimos en las aguas a sus tripulantes asidos a los fragmentos de madera. Aquello, a pesar de ser un triunfo para nosotros, nos causó una impresión profundísima. La confusión que reinaba en los últimos instantes a bordo de esa corbeta era grande".

Grau, hombre pundonoroso, mencionó en su parte al Director de la Guerra, solo que "el Comandante de ese buque nos abordó, a la vez que uno de sus oficiales y algunos de sus tripulantes por el castillo y en la defensa de este abordaje perecieron víctimas de su temerario arrojo". No especificó en cuál de los espolonazos sucedió, pero sí que fue por el castillo de proa. Según Uribe, cuando Prat se lanzó al abordaje, lo hizo en el primer espolonazo. Octavio Reyes dice que fue en el tercero, cayendo en cubierta a popa de la torre. Horas más tarde, al recoger Rodolfo del Campo los testimonios de los oficiales del *Huáscar*, comentó que Prat cayó sobre la cubierta del monitor en el tercer espolonazo, quedando muerto de un hachazo en la cabeza. Según Molina, Prat, Serrano, un sargento y un soldado, abordaron el monitor. Prat caminó hasta la torre de combate y allí mató a Velarde de un tiro y a su vez un marinero peruano disparó su Comblain contra Prat matándolo de un tiro en la frente. Como se aprecia, muchas son las versiones sobre este tema.

Prat, Serrano y los pocos que los acompañaron, murieron a bordo del *Huáscar*, no importa cuándo ni el cómo, sino el porqué. Para Grau, no cayeron en el castillo de proa ni en la cubierta, porque la caída podía haber sido el resultado del impacto. Abordaron voluntariamente el *Huáscar* y perecieron en buena ley, peleando en lo que creían defender, con valor y heroísmo. Así lo reconoció Grau, cuando

tomó la iniciativa de enviar, el 2 de junio, una carta a la viuda de Prat, doña Carmela Carvajal, acompañada de sus prendas, en la que le expresaba lo siguiente:

> "En el combate naval del 21 próximo pasado, que tuvo lugar en las aguas de Iquique, entre las naves peruanas y chilenas, su digno y valeroso esposo, el capitán de fragata don Arturo Prat, Comandante de la *Esmeralda*, fue como Ud. no lo ignorará ya, víctima de su temerario arrojo en defensa y gloria de la bandera de su patria".

El *Huáscar*, por otro lado, sufrió la pérdida del teniente 2° Jorge Velarde de quien Grau resalta el "notable comportamiento y arrojo con que este oficial conservó su puesto en la cubierta al pie del pabellón, hasta ser víctima de su valor y serenidad".

Relata Reyes, que al llegar a bordo los náufragos rescatados, gritaron: "¡Bravo Comandante Grau! ¡Vivan los valientes e hidalgos peruanos!" A lo que les contestaron la oficialidad y tripulantes: "¡Bravos valientes chilenos de la *Esmeralda*: No hacemos sino cumplir con nuestro deber!" A los oficiales y tripulantes se les entregó uniformes de marinero, atendiéndoseles lo mejor posible durante las horas que permanecieron a bordo.

Comenta Reyes que el monitor disparó 15 tiros, de los cuales 5 fueron durante los espolonazos, y los otros 10 con anterioridad. Grau manifestó que se dispararon en total 47 tiros, lo cual hace pensar que unos se dispararon en andanada, y otros los cañones separadamente. En cambio, Rodolfo del Campo señaló que fueron 18, todos a bomba, que impactaron como sigue: uno en la 1ra. cámara; otro en la 2da. cámara; otro en el sollado produciendo un incendio; otro en la máquina matando a todos los maquinistas y fogoneros. De todos esos impactos, Uribe solo reseñó que una granada al penetrar por babor, explotó en el interior produciendo un incendio que fue sofocado por el personal que atendía el abastecimiento de granadas. Octavio Reyes mencionó que en uno de los espolonazos, el monitor perdió su mascarón de proa. No era para menos. Sin embargo, procede preguntarse: ¿Cuál era la condición del bauprés en el momento de los espolonazos? En ninguno de los informes peruanos se le menciona, pero cabe presumir que le había sido retirado antes de salir del Callao, o lo tenía rebatido, pues de otra manera habría resultado destrozado, como sucedió con el busto de Huáscar, que conformaba el mascarón de proa.

Por otro lado, Reyes comentaba que:

> "El número de proyectiles que nos han arrojado los enemigos es crecidísimo, de tal modo que no pudimos llevar la cuenta. Fuera de sus cañones

de batería, colisas y ametralladoras de cofas, la guarnición y marinería en los instantes en que estábamos completamente unidos por los costados, nos hacían nutrido fuego de fusilería y hasta de revólver. Los tiros a boca de jarro, de tal manera que en la torre se ven huellas de los fogonazos. Las averías que nos han hecho son casi insignificantes. La obra muerta de madera ha sacado tres o cuatro tiros de balas de cañón y de rifles muchos".

A su vez, del Campo comentaba:

"Los fuegos de los chilenos eran bastante certeros: uno de los proyectiles atravesó la obra muerta del *Huáscar* hacia la popa y otro dio en el blindaje; uno de éstos cayó en el borde mismo del portalón de la torre y un casco de bomba hirió ligeramente, en la pierna izquierda, al 3er. jefe, capitán de fragata Ramón Freire.

Los enemigos hacían un nutrido fuego de ametralladoras y de rifle, pues la corbeta tenía cubierta sus vergas con marinería, y arrojaban también, cuando estaban cerca, bombas de mano. La chimenea del monitor recibió 52 tiros de rifle y ametralladora".

Después de terminado el combate, el doctor Távara informó que las bajas experimentadas fueron ocho[343]:

- Teniente 2° graduado Jorge Velarde, oficial de banderas, muerto;
- Capitán de fragata, 3er. comandante, Ramón Freire, herida contusa en la pierna izquierda;
- Artillero de preferencia A. Trelles, herida contusa en la ceja, pecho, pierna derecha y mano izquierda;
- Mayordomo de 2da. cámara M. Pineda, herida contusa en el pie derecho;
- Marineros B. Chávez con herida contusa leve en la frente y M. Cárdenas, contusión en la espalda;
- Soldados: A. Alarcón con herida por perdigones en la cara, cuello y costado izquierdo, y J. Ma. Esteban con herida contusa superficial en el pecho izquierdo.

En otro de sus comentarios, Reyes dice algo verdaderamente insólito como ocurrencia durante un encuentro:

"Durante lo más fuerte del combate, el señor Manuel Loayza, antiguo y respetable vecino de Iquique y jefe de uno de sus cuerpos de la guardia nacional, vino a bordo con otros valientes, entre ellos un caballero inglés, y entraron a prestar sus servicios en la torre. A bordo se aplaudió a estos caballeros.

En el primer bote que arribó de tierra, instantes después de terminado el combate, vinieron los corresponsales de *La Patria* y *El Comercio* que habían presenciado el combate a bordo de un bote".

Si el corresponsal de *El Comercio* fue Modesto Molina, estaría en contradicción con su presencia desde un comienzo como señala Miró Quesada, y no al final.

Como resultado del combate, el *Huáscar* experimentó por los impactos de 6 bombas y 23 balas, los daños siguientes[344]: Ver *ANEXO D.*

1. Una bomba al pie de la roda del lado de babor, la que abrió un boquete de 5 pies de alto por 3 de ancho, destrozando los breques y produciendo incendio en el interior del castillo, que fue apagado 20 minutos después;
2. Una bomba que rompió el guindaste del palo trinquete a babor;
3. Una bomba que atravesó el palo trinquete banda a banda al pie de la fogonadura, llevándose la brazola de la escotilla del sollado de la torre y atravesando el mamparo que divide dos sollados, donde principió a producir incendio en el sollado de proa, pero fue apagado en 15 minutos;
4. Tres balas que agarraron de refilón a la cabria del palo de proa, abriéndole dos boquetes a estribor y uno a babor;
5. Una bala que chocó en el trancanil por la amura de estribor, rompiendo la amurada, cabillero del palo mayor y el primer bote que se encontraba sobre cubierta;
6. Una bala que perforó la verga del trinquete que se encontraba sobre cubierta;
7. Una bala que penetró por la aleta de babor destrozando los jardines y el pañol de faroles de popa;
8. Una bomba que estalló cerca de la chimenea, introduciéndose en ella tres pedazos del casco, como a 10 o 12 pies de su base;
9. Una bala que se llevó el tubo de vapor del lado de popa de la chimenea;
10. Siete balas que han golpeado en el costado de la parte comprendida del trancanil a la línea de agua sin producir daño alguno sino ligeras abolladuras;
11. Una bala que trozó el obenque de proa a babor del mismo palo, rompiendo por el tercio a la verga de juanete que se encontraba amadrinada a la jarcia;
12. Una bala que cortó el obenque de alambre de la jarcia del palo mayor a estribor;
13. Una bomba que chocó en la torre al pie de las portas, donde estalló, moviendo un poco la unión de las planchas y haciendo salir unas líneas a los dos pernos próximos a ese sitio;
14. Una bala que rompió una de las claraboyas de la torre, destrozando el alza de la torre que sirve para el cañón de la derecha;
15. Dos balas que tocaron de refilón la parte alta de la torre, rompiendo el verduguete de madera;
16. Dos cascos de bombas, que tocaron la torre del comandante sin producir daño alguno;
17. Una bala que cortó la pernada de estribor del estay del palo mayor;

18. Una bomba que destrozó el sombrero de uno de los ventiladores del sollado de proa;
19. Una bala que atravesó el palo trinquete cerca del tamborete;
20. Una bala que rompió las ostas del pico mayor.

A cuatro pies debajo de la línea de agua y a la distancia de cuatro pies de la roda se encontraba una plancha rasgada en toda su extensión transversal y cuatro pulgadas de la inmediata por efecto de los espolonazos. Las cubiertas, puente, amuradas, toldilla, chimenea y embarcaciones estaban completamente acribilladas de bala de ametralladora y de rifle Comblain, así como las torres, ventiladores, carrozas, etc.

6.8.6. *Pérdida de la* Independencia *en punta Grueso*

A las 9h, cuando la fragata llegó a la altura del islote en el extremo Sur de Iquique, ya la *Covadonga* lo había rebasado y navegaba hacia el Sur, muy cerca de las rompientes. More emprendió su persecución, consciente de que Condell continuaría navegando en esa forma, explotando la ventaja que le proporcionaba su poco calado, casi 1/3 del de la fragata. Condell prefirió correr el riesgo de perder el buque en una varada, que sucumbir ante la fragata. Actuando bien, More aprovechó de su ventaja en velocidad, adelantándose a la cañonera por el Sur, y entre 9h 15m y 9h 30m frente a Cavancha, la obligó a tomar rumbo hacia al Norte, pues de otra forma no se puede entender cómo More la hizo retroceder, según su parte. La fragata también viró hacia el Norte e hizo fuego con la batería de estribor.

Pero esta ventaja no duró mucho por la imprecisión de los disparos, a pesar de la corta distancia. Condell reanudó su desplazamiento hacia el Sur navegando siempre muy cerca de la costa, e induciendo a More a mantener una posición de caza, en lugar de aprovechar otra vez su ventaja táctica en el andar, y ser quien escogiese el lugar y modo de combatir con ventaja. Esta decisión, por el contrario, fue aprovechada por Condell, cada vez que las circunstancias se lo permitían, para someter a fuego intenso de fusilería y ametralladoras a la tripulación de la fragata que se encontraba en cubierta. ¿Pero quiénes obligadamente debían estar en cubierta sin lugar a protección? Sólo la dotación del cañón Vavasseur de a 250 instalado en el lugar del bauprés y la de la colisa de a 150 en popa. Para todos los demás el diseño del buque ofrecía zonas blindadas de protección. No usarlas fue otro error. El croquis de la página 631, pretende ilustrar el desarrollo de esta acción.

More decidió entonces, poner fin a un combate que llevaba ya casi tres horas, recurriendo al empleo del espolón, sin tener en cuenta la libertad de movimiento y maniobra de la cañonera y la ventaja de navegar muy cerca de la costa, por lo cual tuvo que desistir dos veces en el intento, para evitar vararse. Condell aprovechó para seguir avanzando hacia el Sur. More, sin sospecharlo, estaba realizando en esos momentos, el mismo tipo de ataque empleado por Grau contra la corbeta, aunque las situaciones eran muy diferentes. Parecería que la vehemencia hubiese cegado la clara visión de More de los momentos iniciales ¿Sería por lo prolongado del combate, o porque se le acortaban las horas de luz, o porque los disparos no producían los efectos que él esperaba, o por el hostigamiento del fuego con armas menores? Sea como fuera, recurrió una vez más a embestir con el espolón contra la *Covadonga*, que ya estaba muy próxima a punta Grueso (no Gruesa como erróneamente se menciona en diversos escritos, incluso en el parte de Grau y también en el *Plan de Señales de 1871*), nombre con el que aparecía en las cartas náuticas y que García y García describió en su *Derrotero de la Costa del Perú*, 1870:

> "Es de rocas oscuras y altas que avanzan poco sobre el mar en forma convexa. Varias piedras se apartan de la punta y algunas se separan hasta poco más de media milla. Todas son visibles".

Cabe suponer que estas últimas estaban marcadas en la carta náutica. El testimonio visible y escrito de esas piedras, obligaba a no descartar la existencia de otras no visibles, conforme al arte de navegar, más aún cuando se conocía que las cartas náuticas de la época eran deficientes, obligando a ser cauto. Pero no fue así. More, en su intento de cortar a la cañonera la salida al Sur de la bahía Chiquinata, ya en las cercanías de punta Grueso, hizo sondar repetidas veces. 9 brazas (16.7 metros) cantó el timonel. El calado de la fragata era de 6.63 metros, es decir, que tenía un margen seguro de casi 10 metros debajo de la quilla, y para la cañonera de casi 14 metros. More inició el 3er. ataque con espolón. Para ello debió rebasar a la cañonera aumentando la velocidad y maniobrar para embestirla por su costado de estribor. A este último objeto, la fragata debió virar a estribor, por lo que ordenó "caña a babor". Esta expresión, en la terminología de la época, significaba que la pala del timón era orientada a estribor y, en consecuencia, el buque giraba a estribor. More describió la acción y su efecto, como sigue:

> "Esta operación, no pudiendo realizarse con la rapidez necesaria por haber sido en ese momento heridos tres timoneles, por el fuego nutrido de ametralladoras y fusilería que el enemigo nos hacía desde las cofas, mandé dar atrás con toda la fuerza de máquina, cantando durante todo

este tiempo los timoneles el mismo sondaje anterior, es decir, de nueve brazas de agua.

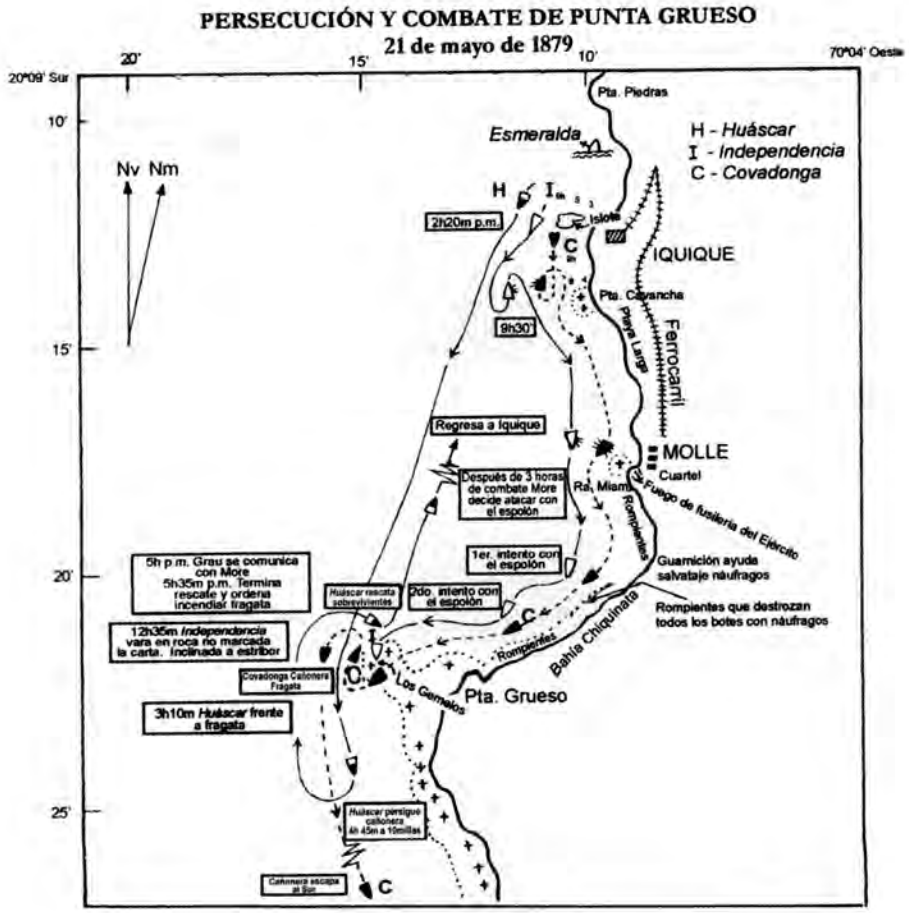
En este momento y cuando tocaba con el ariete a la *Covadonga*, se sintió un gran choque y quedó detenida la fragata. El golpe había sido sobre una roca que no está marcada en la carta, pues se encuentra al Norte del último bajo que aparece en ella".

A estar por lo dicho, la orden demoró en cumplirse, o sea que la fragata siguió al rumbo que venía, por lo que More ordenó marcha atrás, lo que jamás es instantáneo, pues hay un tiempo muerto que implica: primeramente recepción de la orden por el maquinista en el cuarto de máquinas; luego parar la máquina y realizar ciertos cambios en el mecanismo de marcha para que la máquina empiece a girar en sentido inverso; desde este momento hasta vencer la inercia del buque hacia adelante deteniéndolo y, por último, que comience a moverse hacia atrás. Es probable que ese tiempo muerto fuera no menor de cinco minutos, durante el cual la fragata siguió navegando hacia adelante, hasta que encalló. De haber ocurrido después de ese tiempo muerto, quizás la varada habría tenido los efectos a que se refiriera Aurelio García y García en sus *Apuntamientos* sobre la fragata; siempre, claro está, que estuvieran todos los compartimientos estancos y funcionando todo el sistema de achique del buque. Pero las cosas no sucedieron así, y a estar por la narración de More, el encallamiento se produjo cuando el buque aún navegaba con fuerza hacia adelante. Un impacto de más de 30 millones de pies-libras, excepto que en este caso no se trataba del casco de la *Covadonga*, ni de un bajo de arena, sino de una dura y puntiaguda roca. More, cuenta así la magnitud de la avería:

"Por consecuencia de este choque se llenó completamente de agua el buque, se apagaron los fuegos y suspendiéronse los calderos hasta la caja de humo, y en un segundo o tercer choque se hundieron completamente las otras secciones. El buque cayó sobre su costado de estribor, entrando el agua por las portas de la batería... Después del choque, hice sondar todo el contorno del buque marcando la sonda por todos lados de cinco y media (10.2 mts.) a 6 brazas (11.2 mts.); lo que prueba que la roca en que chocó la fragata es aislada y a distancia de los arrecifes de la punta (Grueso)".

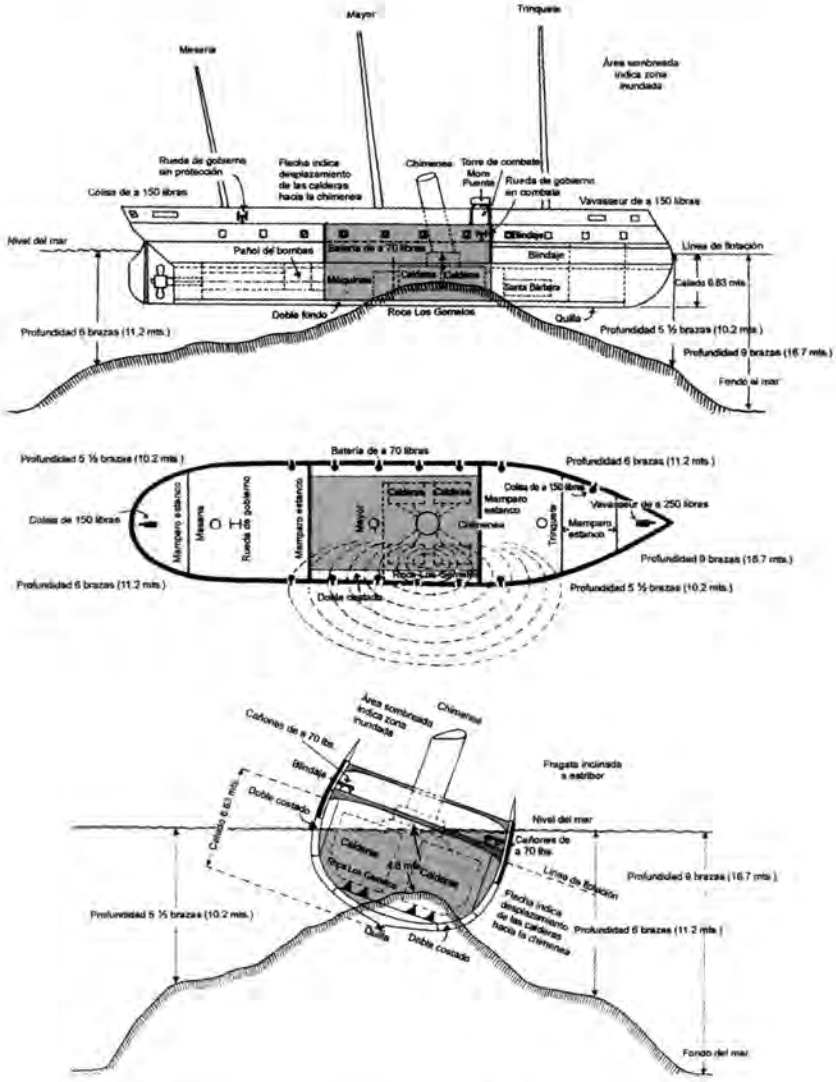
Lo más probable es que esa roca corresponda a la denominada Los Gemelos, que en el *Derrotero* chileno de 1938 se describía así:

"Son dos rocas ahogadas que están a 1.5 millas del Nor-Oeste de la Punta Gruesa (en aquella época Grueso); la del Sur-Oeste tiene 4,80 metros de agua sobre ella. Los fondos someros se extienden desde estas rocas hasta la punta a la que no conviene acercarse a menos de 3 millas".



Croquis que muestra la persecución y combate entre la *Independencia* y la *Covadonga*, que terminó con la pérdida de la fragata por varada en un bajo de roca, no marcado en la carta, frente a punta Grueso, el 21 de mayo.

UNA IMAGEN EN VARIOS PLANOS DE LA VARADURA DE LA FRAGATA *INDEPENDENCIA* DURANTE LA PERSECUCIÓN Y COMBATE CON LA CAÑONERA *COVADONGA* EL 21 DE MAYO DE 1879 EN PUNTA GRUESO



Croquis que muestra en vistas de perfil, de plano y de popa, la presunta situación que habría ocurrido al vararse la fragata.



Capitán de navío Juan Guillermo More
Comandante de la fragata *Independencia* en el combate con la *Covadonga* el 21 de mayo de 1879. La carga moral por la pérdida del buque bajo su mando, lo acompañaría hasta el fin de sus días, el 7 de junio de 1880, como Jefe de la Batería del Morro de Arica. (Reproducida del Archivo Fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).



Alférez de fragata Guillermo García y García
"Uno de nuestros más inteligentes oficiales de Marina", comentaba More al dar cuenta de su muerte a bordo de la fragata *Independencia* a causa de los últimos disparos de rifle de la *Covadonga*, el 21 de mayo de 1879.
Junto con Velarde, fueron los dos primeros oficiales de marina y en general de todos los peruanos, muertos en combate el mismo día, en buques distantes a diez millas uno de otro, en horas muy próximas. (Reproducido del Archivo Fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

La fragata calaba 6.6 metros. Le faltó 1.8 metros para pasar libre de ella, como sí aconteciera con la cañonera que calaba solo 2.1 metros. Es muy triste sondar con la quilla, y ello ha ocurrido en innumerables casos en la historia de la navegación mundial, pero eso es lo que sucedió con la fragata, y es totalmente dudoso que Condell o el práctico Stanley conocieran de su existencia, hasta ese momento. Mucho se ha especulado acerca de que Condell conocía de este bajo, pero lo concreto es que en ninguno de sus tres informes manifiesta tal hecho, quedando así en pie lo que se ha venido sosteniendo: ni More ni Condell sabían de su existencia y la varada resultó ser una jugada del azar.

Es difícil imaginarse la impresión que produce un accidente de esta naturaleza y magnitud, pero Rodolfo del Campo la describe así:

> "Al oir la voz del Comandante que mandaba dar atrás con toda fuerza, se dejó sentir un estruendo horrible; el buque se detuvo bruscamente, como si una mano de hierro lo hubiera clavado en la roca. Fue tan fuerte el choque, que el oculto peñasco rasgó los fondos del buque y el agua se precipitó dentro de él con horrible ímpetu.
>
> Las calderas se levantaron de su sitio incrustándose en la caja de humos de la chimenea. Las hornillas se apagaron llenando las baterías de humo y el buque se inclinó sobre el lado de estribor, salvando milagrosamente su tripulación de perecer abrasada por las llamas, merced a la presteza con que el inteligente y acreditado maquinista Wilkins abrió todas las válvulas para que escapara el vapor. (...) Al inclinarse la *Independencia* al lado de estribor, el agua entraba a torrentes por los portalones. (...) Desgarradores han sido los cuadros que he presenciado. No espero Señores Editores presenciar una escena más terrible".

La pérdida de la *Independencia* en el intento de espolonear a la *Covadonga*, se produjo a las 12h 35m p.m. en un lugar a 10 millas al Sur de Iquique, puerto en cuyo interior hacía apenas 25 minutos que la población había contemplado atónita el hundimiento de la *Esmeralda*, dentro del puerto mismo, por los espolonazos del *Huáscar*. Podrá entonces, apreciarse por qué en líneas anteriores se dijera que a pesar del ser el mismo día en que se empleaba el espolón para hundir al buque adversario, las situaciones eran diferentes, pero de las que ya había lecciones de la guerra naval. Lo sucedido con la fragata, sin embargo, fue una combinación del azar y de una táctica equivocada de More y, como sucede en todo buque, el responsable siempre es el comandante, aunque muchas veces puede no ser el culpable.

La investigación sumaria se instauró de inmediato, nombrándose Fiscal al capitán de navío Juan Manuel Fanning, quien inició la investigación respectiva. Cabe anotar que en junio el señor Marcelino

Varela concluyó la sumaria información que se mandara seguir de orden superior a Fanning. El resultado no se hizo público pero en todo caso se esperaba no tendría culpabilidad. Sin embargo, el 8 de agosto[345], con la rúbrica de Prado y del Auditor de Marina doctor Mariano Álvarez, que apareciera publicada en *El Ariqueño* del 28 de setiembre del mismo año y nunca en *El Peruano*, se declaró nulo todo lo actuado, ordenando un nuevo sumario con nuevo fiscal, el capitán de navío Gregorio Casanova, previniéndole: "...que averigüe la verdad de todos los hechos y de sus autores, del mismo modo que todos los particulares ocurridos en la disciplina del buque durante el combate".

Entre los considerandos de esta decisión corría uno, bastante subjetivo, al expresar que con la pérdida de la fragata: "Se ha frustrado el plan de una campaña decisiva contra el enemigo, arrebatando la victoria a nuestras armas y puesto a la república en una situación desventajosa y alarmante".

Pero el 19 de junio, una carta de la señora Teresa González de Fanning, comentaba una noticia procedente de Arica según la cual el juicio marchaba tan lento, que el Fiscal había sido apercibido e incluso arrestado por haber bajado del Morro los señores More y Raygada. Para salvaguardar el buen nombre de su esposo, explicaba la señora Teresa, que el 9 de junio el comandante Fanning había informado al contralmirante Montero, quien lo comunicó al Director de la Guerra, que el sumario estaba concluido en la parte que era posible realizar en Arica, pero que su terminación definitiva debería hacerse en el Callao, visto que las declaraciones de Grau y oficiales del *Huáscar*, eran indispensables. Expresaba también, que el Director de la Guerra citó al Fiscal y le confirmó su acuerdo con lo propuesto y la conveniencia de que el juicio se siguiera en el Callao, adonde debía enviarse a los enjuiciados. En la entrevista estuvo presente el Dr. Álvarez, Secretario General, quien también manifestó su aprobación de la forma en que se había seguido el juicio. Por todo ello, concluía la señora Teresa, "mal puede ser apercibido el Fiscal y menos arrestado por faltas en el desempeño de su comisión". Otra noticia de Arica, daba cuenta que el señor Marcelino Varela había concluido la sumaria investigación que se siguiera, por orden superior al Fiscal, comandante Fanning. No se conocía el resultado, pero se creía no tenía culpabilidad alguna[346].

Meses después, el 28 de octubre, la esposa de More, doña Carmen Medina de More en carta dirigida a Prado, expresándole toda su amargura y rechazo a los considerandos de esa resolución que la conocería dos meses después, solicitaba que el juicio al comandante More, aún preso en Arica, se llevara a cabo ante las autoridades correspondientes

del Callao, recusando al doctor don M. Álvarez aduciendo una serie de objeciones contenidas en el escrito, entre las cuales figuraba la paralización del proceso a causa de haber renunciado Casanova y no haber sido reemplazado[347].

Grau, como Comandante General de la 1ra. División Naval, en su informe al Director de la Guerra, califica la pérdida como desastre, pero, que se conozca, no emitió jamás opinión pública. Basadre, por su parte, dio cuenta de una carta privada de Grau a Prado en la que expresaba lo siguiente: "La falta de disciplina y de ejercicios de fuego en la ya mencionada fragata ha sido la verdadera causa de su pérdida. Esta es la pura verdad, como le será fácil a Ud. poder comprobar si se informa privadamente de todo lo que ha pasado en ese buque desde antes del combate y después de él. ¡Grave revelación!" clama Basadre[348].

No es aceptable, por más privada que fuera la nota, que Grau sugiriese indagar privadamente todo lo sucedido, que no aportaría nada positivo a la investigación en marcha. ¿A quién preguntaría Prado? ¿A los oficiales? ¿A los tripulantes? ¿A Rodolfo del Campo? ¿Al Comandante General de Marina por la falta de ejercicios de fuego? De todas maneras, como Comandante de la 1ra. División, estuvo en el deber de exigir se adoptasen las medidas para que esas causas no volvieran a ocurrir en otro buque. Criticable también sería la deficiente puntería del *Huáscar* que había sí practicado ejercicios de tiro en el Callao antes de su salida el 16 de mayo.

En todo caso, la decisión de que la escuadra zarpase en esta fecha en respuesta a una interpretación distorsionada o angustiosa de la presión de algunos medios de comunicación, que se creían intérpretes de la opinión pública limeña, le negó a los superiores de More la visión de autorizarle cumplir con la realización de ejercicios de tiro en el Callao entre el 16 de abril y el 16 de mayo. La navegación en convoy del Callao a Arica durante cuatro días, quizás no le permitió realizar ejercicios de "tiro real" que lo habilitaran a alcanzar ese nivel artillero de "dar primero, dar seguro, dar seguido", aplicable también al monitor. ¿Pudo diferirse la salida del Callao, o dilatar el tránsito del convoy para dar lugar a realizar ejercicios de tiro en la mar o la situación del ejército en el Sur era de mayor prioridad, como se ha visto en el debate? La existencia de munición sería tan precaria como para negar esa oportunidad de ejercitarse?

El objetivo de las instrucciones a la salida del Callao y después a la salida de Mollendo era válido, y para su cumplimiento se disponía de los medios. Pero lo que no se evaluó aceptablemente fue el riesgo de enviar a combatir a un buque con dotación nueva, desentrenada.

Los riesgos que conllevaba eran mayores que los beneficios, por complacer a una opinión pública.

Más tarde, Prado y otros han querido achacar a la pérdida de la fragata que el mismo 21 no se pudiera hundir o capturar transportes chilenos que a la sazón llegaban a Antofagasta. Subjetivo, porque en ese momento no se conocía el paradero del cuerpo principal de la escuadra chilena, ni de los transportes navegando hacia Antofagasta, al punto que Enrique Basadre, médico en la fragata, en su carta del 9 de julio al redactor de *El Granel*, le decía: "Ninguno de nosotros sabía dónde estaba la escuadra chilena y creíamos que indudablemente debería regresar a Iquique de un momento a otro"[349].

Esta fue quizás la verdadera razón para dar paso al vehemente uso del espolón que se creía ser el medio mas expeditivo para derrotar al enemigo. Lo objetivo fue la situación desventajosa y alarmante en que quedaba el poder naval peruano y, en consecuencia, la Alianza.

La guerra terminó, el juicio no se materializó y por esta razón, jamás se ha podido conocer a cabalidad todo lo sucedido, y las especulaciones han sido miles.

Después de esta digresión, vale regresar al combate mismo. Estando la fragata inutilizada, como se ha visto, Condell maniobró para colocarse por el costado de estribor de aquella, y abrió fuego con sus cañones, que fue contestado por los de la *Independencia*, mientras no estuvieron cubiertos por el agua. Sin embargo, dice More, que mientras dispuso de munición, la tripulación siguió haciendo fuego con fusiles desde la cubierta principal y con ametralladoras desde las cofas. Que la fragata contase con ametralladoras es algo que no concuerda con las manifestaciones que más tarde hicieran de la Haza y Grau, como se verá más adelante, aunque sucede que también R. del Campo y Condell lo mencionan. Pero, si la fragata tenía ametralladoras ¿por qué no barría la cubierta de la cañonera como sí lo hacía ésta con la gente de la fragata en cubierta? Hay un vacío en esta información que no hay cómo llenarlo. El corresponsal de *El Comercio* embarcado en el *Oroya* durante el viaje del convoy al Sur comentaba, que el 18 de mayo al despejar la niebla se encontraba la *Independencia* tan cerca por la popa del *Oroya* que llegaba a "divisar las ametralladoras colocadas en sus cofas"[350].

Sobre el efecto de una de las bombas que disparase la *Covadonga*, dice More: "Rompió el pico de mesana donde estaba izado el pabellón. Inmediatamente mandé poner otro en otra driza". Por su parte, Condell en los informes a sus superiores manifestó que

More ordenó arriar el pabellón en señal de rendición e incluso le pidió verbalmente enviase una embarcación por él.

Octavio Reyes, en su reseña sobre los testimonios que recogiera el mismo 21 entre los oficiales de la fragata, y sin tener la más remota idea de lo que habría de informar Condell a sus superiores, escribió:

> "En el momento en que el agua había cubierto todas las baterías del buque, corrió la voz, con la velocidad del rayo, de que la fragata iba a rendirse. El doctor Basadre acudió inmediatamente a donde el comandante diciéndole: "Por Dios, comandante, no arríe usted el pabellón, deje usted que nos hundan"; a lo que contestó éste: "Nadie ha mandado que se arríe el pabellón, que no lo arríen".

More escribió a Condell el 14 de junio rechazando su informe del 26 de mayo sobre la supuesta rendición y conversación entre ambos, agregando que quizás habló con el alférez Bondy y que la *Covadonga* se retiró dos horas después de la varada, esto es, a las 2h 35m p.m., que es casi la hora en que el monitor apareció por el islote de Iquique en su ruta hacia el Sur.

El teniente Fortunato Salaverry también escribió el 11 de junio sobre el parte de Condell, y que luego de producirse la varada, la cañonera hizo fuego durante unos 40 minutos, a raíz del cual el pabellón cayó tres veces y fue izado otras tantas, y que no era cierto que More hablase con Condell[351]. También *El Peruano* publicó el 28 de junio, la carta rectificatoria que el alférez Carlos Bondy escribiera sobre el parte de Condell.

Este fue también otro tema de discusión periodística, y sin recurrir a lo escrito, permanece lo manifestado por More y Reyes, como se acaba de ver. Algo parecido sucedió con declaraciones atribuidas a los sobrevivientes de la *Esmeralda* respecto a que en cierto momento, hubo pronunciamientos para arriar el pabellón, que Prat aceptó pero que Uribe rechazó, nada de lo que tampoco sucedió.

Más tarde, Reyes pudo comprobar la conducta diametralmente opuesta entre Grau y Condell respecto a los adversarios sobrevivientes. Grau ordenó el rescate inmediato de los náufragos de la *Esmeralda*. Condell, en cambio, cuando ya los tripulantes peruanos no tenían municiones de armas menores y el buque estaba definitivamente perdido, mantuvo un vivo fuego de fusilería y metralla, causando, comenta Reyes, terribles estragos en la tripulación inerme agrupada sobre la cubierta, y que antes de la varada solo hubo dos muertos y cinco heridos. More en su parte, dice que uno de los últimos tiros de rifle del enemigo, mató súbitamente al alférez de fragata Guillermo García y García, a quien calificó "como uno de nuestros más inteligentes oficiales".

Entre las acciones que tomó More, luego de comprobar la irremediable pérdida, estuvo la de prender fuego a la santabárbara, que no se pudo cumplir por cuanto el agua que entraba a torrentes impidió la llegada al lugar del oficial encargado, alférez Bondy; inutilizar los cañones y arrojar las armas menores al mar, entre ellas una de las ametralladoras, pues la otra, comentaba Reyes, fue enviada a tierra. More dispuso arriar todas las embarcaciones para mandar la gente a tierra, embarcando en la primera a los heridos. Todos los botes iban a cargo de un oficial y en el último el 2do. comandante Raygada, con la tarea de organizar a la gente en tierra y el regreso de las embarcaciones para continuar con el salvataje. Las rompientes se encargaron de destruirlas todas.

Finalmente, reseña Reyes que entre el teniente Gárezon, el guardia marina Eléspuru y el doctor Basadre, recolectaron todas las banderas peruanas que pudieron encontrar y envolviéndolas con balas las echaron al océano.

More revela otra característica de la tripulación: "Siendo casi toda la tripulación de hombres que no están acostumbrados al servicio de los buques de guerra embarcados pocos días antes de nuestra salida del Callao, fue imposible evitar que se arrojaran al agua corriendo el riesgo de perecer ahogados".

De la reseña de R. del Campo es posible determinar la ubicación de algunos oficiales durante el combate. Así, dice, que More se mantuvo en el puente de gobierno y no quiso bajar a la torre de combate, permaneciendo en él su ayudante el teniente 2° Enrique Palacios, y el teniente 1° Narciso García y García. El 3er. comandante capitán de corbeta Ruperto Gutiérrez a cargo de la batería, al resultar herido fue reemplazado por el capitán de fragata José Sánchez Lagomarsino, jefe de la Columna Constitución; el 2do. comandante Raygada recorría todo el buque.

Al final de la evacuación de todo el personal, quedaron a bordo More, los tenientes Gárezon, Ulloa, de la Haza; el alférez Herrera y el guardia marina Eléspuru, el doctor Basadre, el 1er. maquinista Wilkins, algunos fogoneros y el corresponsal del Campo, rescatados todos por el *Huáscar.*

Terminado el combate, el doctor Távara informaba que las bajas experimentadas fueron[352]:

Oficiales

- 3er. Comandante, capitán de corbeta Ruperto Gutiérrez, herido en la sien izquierda, en la cabeza y en el brazo izquierdo;
- Alférez de fragata, Guillermo García y García, muerto por una bala

de ametralladora que le entró por el cerebro y le salió bajo la tetilla derecha, causando su muerte instantáneamente.

Tripulación

Heridos

F. Navarrete.

Contusos

J. Santa Cruz, J. Pereira, P. Ballivián

Quemaduras

J. Herly, F. García, J. Arias

A uno más se le amputó un brazo y a un timonel francés que fuera atravesado por una bala de rifle en momentos de colocar otro pabellón en el pico del palo mayor; tres timoneles heridos: uno en la mano, otro en el codo y otro en la cabeza.

Guarnición-Soldados

Muertos

E. Gutiérrez; M. Silva (ahogado); M. Huamán

Heridos

N. Domínguez, A. Urquino y Cabo J. Salas,

Columna Constitución

Subteniente L. Vallestras, herido en la cara

Soldados

Sargento 1o. brigada 2o, cabo de cañón M. Carrillo, muerto

M. Landa herido en la pierna; F. Chávez con un brazo volado y herido en una pierna; J. Cárdenas herido en los dos pies; D. García herido en la cara; J. del Carmen Heredia, contuso de un pie; L. Betancourt herido en el brazo.

El cuadro que sigue resume esta relación:

Personal	Muertos	Heridos	Total
Oficiales	1	1	2
Tripulación		12	12
Guarnición	3	3	6
Columna Constitución	1	7	8
Total	5	23	28

De este cuadro se aprecia que del total de bajas el 82% correspondió a heridos, y de 9% respecto del total de la dotación.

Por otro lado, es importante fijar aproximadamente, el número de desaparecidos. A ese fin, cabe recordar que a los 311 según Lista de Revista del 14 de mayo, hay que agregar 63 de la Columna Constitución

elevando a 374 el total que combatiera el 21, de capitán a paje. De éstos, 271 viajaron en el *Chalaco* de Iquique a Arica, según parte del 24 de mayo al Director de la Guerra. Quedaron 5 heridos en el primero, y 2 oficiales y 4 maquinistas en el *Huáscar*, lo cual deja un saldo de 97. Si se le resta los 28 entre muertos y heridos, se llega a un total aproximado de 64 desaparecidos en punta Grueso por diversas razones, es decir un 17%. El 31 de mayo el comandante de la Columna Constitución José Sánchez Lagomarsino, informaba desde Arica al Comandante General de Marina, que con fecha 29 el contralmirante Montero, Comandante General de las Baterías de Arica, había dispuesto utilizar sus servicios y los de la fracción de la columna a su mando que montase la *Independencia*, adjuntando una relación de los muertos y heridos. Manuel Carrillo que figuraba entre los muertos, era platero y miembro de la Sociedad "Amiga de las Artes" de Lima, que le rindió homenaje el 6 de junio en una solemne sesión fúnebre[353].

Entre las fallas del material, durante el combate, del Campo relata que estuvieron: la colisa de popa de a 150 Parrot (en lugar de Armstrong), que se desmontó al segundo disparo; el cañón Vavasseur de a 250 inutilizado al undécimo disparo. Entre los diez impactos[354] por el fuego de cañón de la *Covadonga* anota:

1. Una bomba que destrozó la escotilla de máquinas;
2. Una bomba en la batería de estribor;
3. Una bomba en el lado del portalón, que mató al centinela y destrozó un bote;
4. Dos bombas en la obra muerta de popa;
5. Tres bombas en la zona de proa, dividiendo el puente de gobierno y la telera de banderas;
6. Dos bombas en el casco que no perforaron el blindaje.

La chimenea con más de 100 impactos de fusil y metralla.

¿Qué había informado Aurelio García y García allá por el año de 1864, durante la construcción de la *Independencia*[355]?:

"Llevará doble fondo, mejora de las más modernas en la construcción naval y que ofrece grandes ventajas, pues no se inundará en el "caso infortunado de una varada sobre piedras", mucho más cuando tendrá siete departamentos perfectamente aislados, establecidos por medio de mamparos verticales de babor a estribor y todos provistos de magníficas bombas de acción continua. Los costados serán dobles en todo el centro para los objetos explicados".

En cuanto al sistema de gobierno, decía:

"Una (rueda) estaba ubicada en la primera cubierta y tenía un graduador o indicador, hacia la cara de proa, que marcaba por medio de un puntero sobre una esfera pintada el lado hacia el cual se hallaba la caña. La otra

rueda se encontraba en la batería bajo la casamata y sirve para gobernar desde un sitio totalmente protegido, si es que se quería hacerlo durante el combate por abandono de la cubierta o encontrándose la acción en esa parte".

Al preferir More quedarse en el puente de gobierno descubierto, arrastró a los timoneles a permanecer en la 1ra. cubierta accionando la rueda de gobierno de popa inmediatamente a proa del palo mesana, y no en la protegida dentro de la batería, e inmediatamente por debajo del puente y de la torre de combate. La respuesta seguirá siendo un enigma.

En cuanto a la *Covadonga*, las averías que sufriera durante el combate, y la condición en que quedara al alejarse de la fragata, Condell las señala como sigue:

- Muy serias averías tanto en el casco como en la arboladura;
- El buque yéndose a pique;
- Máquina en muy mal estado. No podía navegar a más de 3 millas, pero en otro de sus informes dice que nunca pudo pasar de 4 millas;
- Durante el combate con el *Huáscar* una bala de a 300 atravesó el buque de babor a estribor, destrozando la base del palo trinquete en el entrepuente que salió a flor de agua; dos balazos, uno en la carbonera de popa y el otro en la de proa, ambos a estribor a flor de agua;
- Durante el combate con la *Independencia* recibió varios impactos que atravesaron de banda a banda el palo trinquete y rompieron las jarcias del palo mayor y palo trinquete cortadas de banda a banda y la del segundo a estribor, y el esquife con sus pescantes, que se fue al agua más otro bote destrozado; innumerables tiros de rifle como de ametralladora en todo el buque;
- El buque hacía mucha agua a causa de los balazos recibidos;
- Entre las bajas sufridas estuvieron la muerte del doctor P. Videla y otros dos tripulantes. Heridos no graves, seis.

Condell también manifestó que durante el combate disparó 65 proyectiles de a 70, 83 de a 9, y 3,400 tiros a bala y 500 tiros de revólver.

6.8.7. El Huáscar *al rescate*

Una vez terminado en Iquique el salvataje de los náufragos de la corbeta, que parece haber tomado hasta casi las 2h 10m p.m., Grau decidió ir en apoyo de la tarea encomendada a la *Independencia* sin perder tiempo en desembarcar a los chilenos salvados.

Al rebasar la isla a eso de las 2h 20m avistó a la fragata a la altura de punta Grueso, a unas nueve millas al Sur, distancia que puede cubrir en

unos 50 minutos. Conforme se desplazaba, apreció que dicho buque permanecía inmóvil, alcanzando a distinguir que la cañonera se alejaba hacia el Sur. Al llegar frente a la fragata, a eso de las 3h 10m p.m., se tomó unos minutos para observarla. La vio inclinada hacia estribor y sin movimiento, llegando a la conclusión que estaba encallada. Grau decidió, entonces, perseguir a la cañonera. Siendo las 4h 45m p.m. y estando entre 2 y 3 millas al sur de la fragata, y a unas 10 millas de la cañonera, Grau estimó que con una velocidad relativa de 6.5 m.p.h. le tomará 1h 35m alcanzarla, esto es, casi una hora después del ocaso del sol. Decidió entonces, suspender la caza y regresar para auxiliar a la fragata. Poco antes de las 5h p.m. entró en comunicación con More, a quien le envió varios botes para recogerlo junto con las personas que lo acompañaban, dando orden de incendiarla.

En palabras de José Rodolfo del Campo:

"El *Huáscar* envió en nuestro socorro un bote, en el que venía el 2do. Comandante Ezequiel Otoya, a quien se le refirió todo lo que había sucedido; y entonces en su falúa condujo a los dos últimos heridos que aún había a bordo y a una parte de la tripulación, ofreciendo mandarnos otros botes. Así lo hizo y en el último de éstos se embarcó el Comandante More y los oficiales: Gárezon, Ulloa, de la Haza, Herrera, Eléspuru, doctor Basadre, 1er. maquinista Wilkins, el 2do. y algunos fogoneros.

A nuestra partida de a bordo, incendiamos el buque a proa y popa, y poco después las llamas devoraban a la desgraciada fragata que había tenido un fin tan inesperado y trágico".

Octavio Reyes, a su vez, comentaba:

"Partía el corazón, señor Director, ver una fragata tan hermosa, tan fuerte y bien artillada, que principiaba a desempeñar en la actual campaña un importante papel, con su proa casi hundida en el océano, las olas rompiendo por su lado de estribor y entrando y saliendo el agua por las portas de la batería, mientras que un voracísimo fuego devoraba su popa. Cuando llegaron a la cubierta de nuestro buque los bravos que momentos antes habían puesto en fuga a los enemigos, los jefes y oficiales del *Huáscar* los recibieron en sus brazos, profundamente conmovidos y sumidos en un solemne silencio".

El Corresponsal que firma XX, de *La Sociedad* de Lima, testigo en Molle de lo ocurrido, escribió:

"El Comandante General (coronel Belisario Suárez) avanzó hasta el lugar del siniestro. A las 4 de la tarde estaban ya en tierra la tripulación, los heridos y el cadáver del alférez García y García. Deliberábamos sobre el mejor modo de incendiar el buque perdido para que no cayera en poder del enemigo, a quien hasta ahora esperamos por momento, cuando ya el *Huáscar* desesperado de superiores e inútiles esfuerzos para ponerlo

a flote, había cumplido ese deber, quizás el mas triste de cuanto impone el patriotismo. La *Independencia* sirvió de antorcha al mar que había presenciado el combate.

A las seis la ambulancia bajaba a hacerse cargo de los heridos y por primera vez, la Cruz Roja se ha visto con ternura por todos y con admiración por los facultativos, que no cesan de elogiar su asistencia y esmero".

Terminada la tarea de salvamento, el *Huáscar* regresó a Iquique, desembarcando a los prisioneros de la *Esmeralda* poniéndolos a órdenes del señor General en Jefe del Ejército, a los heridos para su curación, y a los cadáveres para su sepultura. El personal rescatado de la *Independencia* quedó a bordo.

Esa noche, Grau consideró prudente no permanecer fondeado en Iquique, y se hizo a la mar a las 8h p.m., después de recibir carbón. En la madrugada del jueves 22, se avistaron mutuamente en las inmediaciones de Pisagua, el *Huáscar* y el *Chalaco* que venía de Arica, sin reconocerse. Para Villavisencio, el vapor avistado que lo persigue, era sospechoso. Parecido le sucede a Grau. El *Chalaco* entró a Pisagua, dejó comunicaciones de Prado y algunos pasajeros. Al salir se encontró otra vez, a las 6h a.m., con el vapor sospechoso, que resultó ser el monitor. Impuesto Grau de la comisión del transporte le ordenó cumplirla en Iquique, fondeando ambos en este puerto a las 3h 30m p.m. El transporte abasteció de carbón al monitor, que zarpó a las 7h 20m p.m. rumbo al Oeste. El 23, mientras navegaba de regreso a Iquique volvió a encontrarse con el *Chalaco,* que también había zarpado por la misma razón, y ambos al puerto aquel, reanudando la faena de carbón. A las 12 de la noche el *Chalaco* zarpó para Arica llevando al personal de la *Independencia,* y los informes de Grau y More para Prado que los recibió el 24, enterándose de los detalles de los combates del 21. El *Huáscar* zarpó también para pasar la noche fuera. El monitor reingresó a Iquique en la madrugada del 24 en donde prosiguió con la faena de carbón y agua. En este día ingresó al puerto la cañonera inglesa *Turquoise*, intercambiándose los saludos de cámara. El 25, el *Huáscar* reinició su expedición al Sur[356].

La comunicación por cable entre Iquique y Arica estaba interrumpida. El mismo 21 se despacharon telegramas de Iquique a Pisagua con la noticia, destinados al Director de la Guerra, quien los recibió en Arica el jueves 22 llevados en dos botes. En uno se le informaba del hundimiento de la *Esmeralda* y en el otro de la pérdida de la fragata.

El 24 de mayo, desde Arica, Prado escribió al ministro Mendiburu,

expresándole que: "...este funesto acontecimiento (pérdida de la fragata) del cual no lamentaremos jamás lo bastante, ha venido a interrumpir el plan que me había propuesto". Le anunciaba, también, que viajaría en el *Chalaco*, que acababa de llegar de Iquique, a este puerto "donde mi presencia es indispensable para hacer los arreglos convenientes"[357].

Sobre la pérdida de la *Independencia*, informaban a su Gobierno los ministros Christiancy en Lima el 27 de mayo, y Osborn en Santiago el 15 de junio, respectivamente[358]. El primero decía:

> "Es una seria pérdida para el Perú, pero en mi opinión, no contrapesa las ventajas ganadas en esta expedición al Sur, aunque esto puede depender mucho de lo que el *Huáscar* sea capaz de hacer antes de que regrese la flota chilena, y de su éxito en evitarla. Pero a menos que espere demasiado, probablemente evadirá esta flota con facilidad, pues está compuesta de buques muy lentos; algunos de los transportes peruanos no han avistado esa flota. El efecto de la guerra sobre las finanzas se hace cada vez más desastroso. El cambio sobre Inglaterra se cotiza a 16 peniques por sol, y una doble águila americana vale hoy 62 soles".

El segundo decía:

> "La pérdida de la *Independencia* demostrará ser una verdadera pérdida para la causa peruana, y dudo que pueda ser reparada en la condición actual del crédito peruano. Los dos blindados chilenos son buques poderosos, y deben ser capaces de destruir al *Huáscar* si consiguen combatir con él".

El 23, Grau comunicó a More que al haber terminado él, los oficiales y tripulación de la fragata la misión que les fuera encomendada, había decidido viajasen en el *Chalaco* con destino a Arica, para ponerse a órdenes del Director de la Guerra[359]. En la misma fecha Grau ordenó al comandante del transporte, recibir y conducir al puerto que designase el General en Jefe del Ejército, a los prisioneros de la *Esmeralda*[360]. Y como preparativo para continuar cumpliendo con su orden de operaciones, solicitó el 23 al Prefecto de Tacna, gestione la entrega de 129 toneladas de carbón[361].

El 22, por orden de Prado, fueron incorporados a la dotación del monitor el teniente 1° graduado Pedro Gárezon, el teniente 2° Enrique Palacios, los maquinistas J. Dorward, S. Mc.Carty y A. Mc.Callum, todos de la dotación de la *Independencia,* puntualizando Grau en su comunicación al Comandante General de Marina y al Director de Marina, que debían quedar a bordo solo los dos primeros maquinistas[362]. Finalmente, el mismo 22 de mayo fue enterrado en Iquique el teniente 2° Jorge Velarde con todos los honores y asistencia de los oficiales del monitor.

Una noticia desde Iquique daba cuenta que la lancha que tenían los chilenos al extremo del cable para comunicarse con Antofagasta, había sido hundida; que un pontón chileno conteniendo carbón, agua y víveres había sido barrenado y hundido; que unas 20 lanchas con carbón fueron hundidas luego de haber sido descargadas y distribuido el combustible en tierra. Finalmente, que la *Esmeralda* guardaba muchos repuestos de la escuadra[363].

6.9. ACLARACIONES DOCUMENTALES

Al ser capturado el *Huáscar* el 8 de octubre, los marinos chilenos encontraron entre la documentación, tres importantes fuentes bibliográficas:

a. El Libro Copiador de la *Correspondencia General de la 1ra. División Naval* al mando del capitán de navío don Miguel Grau, enviada desde el 16 de mayo hasta el 30 de setiembre de 1879. Su contenido vio la luz pública en 1880 por Santiago Prado, constituyendo así un valioso aporte para la historiografía de la guerra, habida cuenta que la gran mayoría de esas comunicaciones originadas en la Comandancia de esa División Naval, no existen o no han podido ser ubicadas en los repositorios peruanos. En octubre de 1978, el Centro Naval del Perú reprodujo en su totalidad solo la parte del libro de S. Prado dedicada a la correspondencia oficial.

b. *El Diario de la Campaña comenzado el día 16 de mayo de 1879 contra Chile, a bordo del monitor Huáscar*, del cual se tenía noticias por algunas referencias chilenas. Ha correspondido, sin embargo, al ciudadano peruano, señor Guillermo Ugarte Chamorro, acucioso investigador histórico, el enorme mérito de haberlo ubicado en la página 363 del catálogo impreso Fondos Varios del Archivo Nacional de Chile, que no consigna el volumen N° 229 al que corresponde. Ugarte lo publicó en su integridad en 1984, con el auspicio de la Corporación Financiera de Desarrollo (COFIDE)[364], en forma facsimilar y tipográfica. El documento abarca el periodo del 16 al 29 de mayo de 1879, cubriendo prácticamente la primera expedición de la campaña naval que abarca hasta la primera semana de junio, y un folio adicional de fecha 16 de julio, con anotaciones manuscritas de Gárezon.

Por su contenido se aprecia que es un diario de acontecimientos relativos a la campaña naval ejecutada por la 1ra. División Naval, como se ha dicho, cuya redacción fuese encomendada, inicialmente, al teniente 2° graduado Jorge Velarde en su calidad de oficial de señales, conforme se desprende de las constantes referencias a las que se

recibían en el *Huáscar* como buque insignia de la 1ra. División Naval, y a las que se desplegaban por orden de su Comandante General, Grau.

Entre los oficiales rescatados de la fragata *Independencia* por el monitor el 21 de mayo, estuvo el teniente 2° Pedro Gárezon. Grau, además de solicitar a Prado su nombramiento al monitor, le encomienda continuar con la redacción del *Diario* iniciado por Velarde, muerto en Iquique durante el combate con la *Esmeralda*. Es por ello que, en el folio 17 correspondiente al miércoles 21 de mayo, a 8h p.m. Gárezon consigna y confirma con su rúbrica, haberse hecho "cargo de este *Diario* de orden del señor Comandante General de la 1ra. División Naval Dn. Miguel Grau". Ahora bien, surge la pregunta: ¿Hasta que momento registró Velarde los acontecimientos antes de morir? No hay precisión en los informes. Si Velarde fue herido al momento del segundo espolonazo y llevado a la Cámara para su atención, es obvio que no pudo registrar de su puño y letra todo lo que ocurriera a continuación. También es dudoso que anotase eventos ocurridos con anterioridad durante el combate. Tampoco pudo hacerlo Gárezon, pues estaba en la fragata.

¿Cómo demostrar entonces hasta cuando registra Velarde los acontecimientos en el *Diario*? Gracias a la acuciosidad de Ugarte Chamorro, se cuenta con la reproducción facsimilar del documento, y por la caligrafía de Velarde está claro que solo anotó hechos hasta el día 20 de mayo, cuando en el folio 17 consigna la frase "...rumbo a Pisagua nuestro andar era de 10 1/2 millas por hora". A continuación viene el asiento de Gárezon a que se ha hecho referencia. Pero, ¿cómo pudo este oficial registrar acontecimientos "Del martes 20 al miércoles 21" que aparecen en los folios 17 y siguientes, como lo evidencia su caligrafía, si él estaba en la *Independencia*? La respuesta parece estar en que lo que anotase de su puño y letra le fue dictado, o bien que resumió lo mejor que pudo los testimonios de los oficiales del *Huáscar*, incluido el de Grau.

Por otro lado, es totalmente aceptable, lo que consigna Gárezon entre los folios 25 y 27 sobre la acción de la *Independencia* persiguiendo a la *Covadonga*, la varada, el rescate de More y otros, y el regreso del monitor a Iquique, porque él fue testigo de todo ello, con excepción de lo anotado en el folio 27 desde "A las 4h se mandó..." hasta "...fue cumplida inmediatamente" en el folio 28, pues todo ello ocurrió cuando estaba en la fragata.

Por el mismo método, es decir, tipo de caligrafía, se puede apreciar

A


Diario de la Campaña

B


CORRESPONDENCIA JENERAL

DE LA

COMANDANCIA JENERAL

DE LA

1.ª DIVISION NAVAL

BAJO EL MANDO DEL

CONTRA-ALMIRANTE DON MIGUEL GRAU,

COMANDANTE DEL "HUASCAR".

SANTIAGO DE CHILE:
IMPRENTA DE LA LIBRERIA DEL MERCURIO
de E. Undurraga y Ca.—Compañía, 94.
1880

C


MONITOR
HUASCAR

Composición fotográfica de los documentos encontrados en el Monitor *Huáscar* el 8 de octubre de 1879 (Ref. párrafo 6.9 "Aclaraciones documentales").

A. *Diario de la Campaña Naval*

B. *Libro de Correspondencia General de la Comandancia General de la 1ra. División Naval* (Reproducido por Centro Naval del Perú, 1978).

C. *Diario de Bitácora del monitor Huáscar.*

Éste documento, cuyo acceso habíase negado a los historiadores chilenos y extranjeros, ha sido declarado fuente abierta y entregado oficialmente un ejemplar en forma facsimilar, por la Armada de Chile a la Marina de Guerra del Perú en abril del 2003, y está sirviendo como fuente para el análisis de las diversas operaciones del monitor hasta su captura el 8 de octubre de 1879.



Capitán de navío Miguel Grau
Reproducción de la fotografía que aparece en la obra de Guillermo Ugarte Chamorro, *Diario de la Campaña Naval* escrito a bordo del *Huáscar*, Lima 1984. La fotografía original le fue obsequiada gentilmente por don Claudio Chacón, hijo de don Domingo Chacón Hurtado, sobrino nieto de don Arturo Prat Chacón. (Reproducida de: Archivo Fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

que en el folio 28 a partir de la anotación "...continuamos haciendo carbón...", los asientos ya no corresponden a Gárezon sino a otra persona, hasta el folio 39 inclusive, que no se ha podido identificar. La exactitud de los hechos consignados por Gárezon en las partes en que fuera testigo en el *Huáscar* el 21 de mayo, solo pueden confrontarse con el parte de Grau, que debe tomarse como lo definitivo.

c. El *Libro o Diario de Bitácora del Huáscar* que en adelante se le denominará *Diario de Bitácora*, que era y sigue siendo el documento en que el oficial de guardia anota, de su puño y letra, por un lado los acontecimientos que ocurren a bordo durante su facción, y por otro los datos horarios referidos al rumbo, velocidad, r.p.m. de la máquina, calderas en servicio y su presión, consumos de carbón, datos meteorológicos y estado del mar, posiciones del buque, etc., cubriendo un período de 24 horas llamado "singladura", que en aquella época abarcaba de mediodía de un día hasta mediodía del siguiente. Hoy esa misma singladura se registra entre 0h-24h del mismo día. Este documento ha sido comentado pero jamás divulgado en su integridad, ignorándose las razones por las cuales lo mantuvo Chile excluido de las fuentes históricas abiertas hasta abril del año 2003, conforme se ha comentado anteriormente

Ugarte Chamorro afirma, con toda razón, que el *Diario de la Campaña* iniciado por Velarde no es el *Diario de Bitácora* del monitor. Sin embargo, refiere que ha habido dos oportunidades en que autores chilenos han transcrito asientos muy aisladamente. Uno de ellos lo consigna el almirante chileno Pedro Espina Ritchie en su obra *El monitor Huáscar,* 1969, al describir su persecución por el *Blanco Encalada* el 3 de junio como sigue:

> "A la una de la mañana se llegó al buen carbón y entonces se pudo levantar presión; desde ese momento se aumentó el andar del buque, de manera que obtuvo el *Huáscar* el andar necesario para evadir el encuentro".

El otro autor es Pascual Ahumada Moreno, quien en su monumental obra de reproducción de documentos de la guerra, transcribe la siguiente anotación hecha por el teniente Carlos de los Heros en el combate de Iquique (pp. 63 y 64 del *Diario de Bitácora*, aunque es pertinente resaltar que no hubo asiento alguno en la guardia de 8-12 am., p. 62), como sigue:

> "Miércoles 21 al Jueves 22, mayo 1879
>
> De 12 a 4 (de la tarde se entiende)
>
> Inmediatamente después del choque, parte de la tripulación del buque chileno abordó nuestra cubierta y se tuvo que mandar gente a defenderla

hasta tomarlos prisioneros; en este reñido combate cuerpo a cuerpo tuvimos varios heridos de rifle Comblain, y entre ellos el teniente 2° don Jorge Velarde, quien falleció a las dos horas de la tarde, pensando tan solo en si habíamos tomado el buque enemigo. A las tres horas ya el triunfo era de nuestra parte, pues ya el Comandante de la *Esmeralda* se encontraba muerto a bordo.

A las cuatro horas el señor Comandante mandó arriar las falúas para transportar los heridos a tierra y el cadáver del señor Velarde. A esta hora fui relevado por el teniente Santillana. *C. HEROS".*

El registro transcrito trae dos asientos que merecen atención, en relación con el parte de Grau y el *Diario de Campaña.*

En el primer caso, Grau no da cuenta de chilenos hechos prisioneros a bordo del monitor en su intento de tomar el buque. Por otra parte, Grau consigna que los heridos, cadáveres y prisioneros (a resultas estos últimos del rescate de sobrevivientes después del hundimiento de la corbeta, no antes), fueron remitidos a tierra luego de regresar al puerto de Iquique, después del rescate de la gente de la *Independencia*, y no antes de salir de este puerto en apoyo de la fragata a las 4h p.m., como consigna de los Heros en el *Diario de Bitácora* y Gárezon en el *Diario de la Campaña*, quienes anotan coincidentemente, que a las 4h p.m. del 21 se arrió una falúa para transportar a tierra el cadáver de Velarde y los heridos y muertos de la *Esmeralda*. ¿Cómo podía estar el monitor en Iquique a las 4h p.m. desembarcando a ese personal si estaba en plena persecución de la *Covadonga*? Estas discrepancias hacen ver que son los partes de Grau los que se deben tomar como básicos, y los asientos referidos como inexactos y que no ayudan para reconstruir lo ocurrido el 21 de mayo.

En 1992, el historiador chileno don Hugo Rodolfo E. Ramírez Rivera, en la edición del Instituto Histórico Arturo Prat de Chile, reproduce exactamente lo que antes diera a luz pública Ugarte Chamorro en 1984, con el título *Relación Inédita de los Combates Navales de Iquique y Punta Gruesa*, copia textual del *Libro de Bitácora* del monitor peruano *Huáscar*. El trabajo presentado por Ramírez señala que el teniente de la Artillería Naval e Ingeniero de la Escuadra Nacional Chilena en Campaña, Eduardo de Rivera y Berríos, su bisabuelo, se dio el trabajo de copiar del Bitácora original del *Huáscar*, la parte correspondiente a los días 20 y 21 de mayo de 1879, que es igual al facsímil del manuscrito de Velarde presentado por Ugarte en 1984, ocho años antes. No es pues inédito. Por el contrario, Ugarte se encarga de informar que en 1913, el capitán de fragata e historiador chileno capitán de navío don Ismael Gajardo Reyes ubicó *el Diario de*

la Campaña, no *el Diario de Bitácora*, dándolo a conocer en una conferencia que se publicó luego en *la Revista Chilena de Historia y Geografía*, tomo V, N° 9, Santiago de Chile, Imprenta Universitaria, primer trimestre 1913, pp. 60-104. Todo indica que Ugarte Chamorro ha tenido acceso a la obra de Gajardo, pues dice que está "en forma fragmentada, no siempre exacta y con no pocas ni breves interpolaciones de juicios y comentarios del mencionado marino chileno".

De todo lo anterior se puede concluir que ha sido Ugarte Chamorro el primero y único que ha reproducido en su totalidad el *Diario de la Campaña* escrito en 1879 por Velarde y Gárezon, en forma facsimilar y de ahí su incontrastable valor. Se tiene conocimiento que en el pasado, se hicieron gestiones extraoficiales con la Armada de Chile sobre el *Diario de Bitácora*, sea para su publicación o entrega, sin resultado. Hoy en víspera de entrar en prensa la edición de este volumen de la *Historia Marítima del Perú*, tal situación ha sido superada con toda felicidad, tal como se ha comentado, y se está teniendo presente como referente para las diversas operaciones del monitor hasta su captura el 8 de octubre de 1879.

6.10. LA INTERVENCIÓN DEL AZAR

El 19 de mayo en la tarde, antes de que el convoy arribase a Mollendo, interceptó un vapor procedente del Sur, que detuvo su marcha ante el disparo en blanco de la *Independencia*, según usos de la época. Personal del *Oroya* se puso al habla con el del vapor, que resultó ser el *Ilo* de la P.S.N.C., enrumbando luego el transporte al fondeadero. De inmediato Prado convocó a una reunión de comandantes, en tanto que los blindados rellenaban sus carboneras.

Cuando el convoy salió del Callao, Grau recibió del Ministro del Solar una Carta de Instrucciones, en cuyo punto 7° quedaba establecido que ellas podían ser modificadas, según las circunstancias, por el Supremo Director de la Guerra, Prado. Así sucedió en efecto, y el 19 Grau recibió otra Carta de Instrucciones, que no difiere en mucho de la anterior, salvo que en esta última Prado es muy preciso al decir "que por regla general ni el *Huáscar* ni la *Independencia* ni los dos juntos, comprometerán choque con ninguno de los blindados, pero sí con todos los demás buques de la escuadra enemiga".

Esa misma noche, el convoy zarpó para Arica en donde fondeó el 20 en la tarde. Prado recibió el saludo de las autoridades locales que le dieron cuenta de la situación. Tuvo también su primera entrevista con Daza.

García y García, en su informe del 25 de mayo al Ministro de Guerra y Marina, manifestaba que: "...noticias recibidas en el tránsito y confirmadas al llegar a Arica nos impusieron de que los blindados chilenos, sus corbetas de fuerza y transportes habían dejado Iquique hacía varios días, y que el bloqueo de este puerto se sostenía solo por la *Esmeralda*, *Covadonga* y transporte".

Por su parte, Prado en su informe del 24 de mayo al Ministro de Guerra y Marina, ya Mendiburu, manifestó que en Arica recibió la noticia, no dice la confirmación, de que la escuadra chilena había salido "para el Norte", dejando en Iquique solo dos o tres buques de madera. Reunido que fuera el Consejo de Guerra en Arica el 20, se decidió que esa noche salieran para Iquique los blindados, dando Prado instrucciones verbales a Grau, que se puede deducir fueron: Proceder a Iquique y capturar o destruir a los buques que sostienen el bloqueo del puerto.

Arica estaba incomunicada cablegráfica y telegráficamente de Pisagua e Iquique ¿Cómo así entonces, es que las autoridades de Arica informan a Prado sobre la situación de la fuerza naval chilena cuando ni siquiera sabían en Antofagasta ni Valparaíso de su destino y misión? Cabe aceptar lo dicho por García y García de que fue en el tránsito, concretamente el vapor *Ilo* el que proporcionó la información de haber avistado a dos buques de la escuadra chilena a la altura de Pisagua, esto es, "al Norte de Iquique". Esta misma noticia debe haberla dado en Arica al hacer escala, y ser la misma la que las autoridades, a su vez, informaron a Prado, "confirmando" así la que diese el mismo *Ilo* el 19.

Williams Rebolledo se presentó sorpresivamente en el Callao el 21 en la madrugada, por lo tanto del Callao no podían comunicar por cable a Prado en Arica el 20, la presencia de la escuadra chilena. En la mañana del 22 Prado recibió, por bote llegado de Pisagua, el telegrama enviado de Iquique con la noticia del hundimiento de la *Esmeralda* y que la fragata perseguía a la *Covadonga*. A las 9 de la noche, empero, recibió por el mismo medio la noticia de la pérdida de la *Independencia*. Fácil es imaginar cómo la alegría matinal se convirtió en velorio nocturno. Su reacción oficial está en el informe que envía el 24 de mayo al ministro Mendiburu[365].

> "Este funesto acontecimiento del cual no lamentaremos jamás lo bastante, ha venido a interrumpir el plan que me había propuesto... Como tuviera "noticia de Pisagua" que la escuadra chilena se había movido con rumbo al Norte, dejando solo en Iquique dos o tres buques de madera, dispuse que esa misma noche salieran sobre aquel puerto, los blindados

Huáscar e *Independencia*".

Es decir, el objetivo concreto era: batir a los buques chilenos. Pero cabe resaltar que dice "noticia de Pisagua", lo que significa que el capitán de puerto comunicó a Arica el mismo 17 o 18 por medio de un propio, la situación en Iquique. La reacción privada de Prado está en su carta del 25 de mayo a La Puerta, con estas palabras[366]:

> "Aun cuando quisiera ya olvidar el desastre de la *Independencia*, no puedo sin embargo sustraerme a la mortificación que me causa la idea de esa desgracia, tanto más lamentable cuanto que ella evidentemente nos ha arrancado la victoria de las manos, porque el "éxito completamente feliz de la expedición sobre las naves chilenas" en Iquique, habría quizás resuelto la cuestión, pues es indudable que la noticia habría estallado como un volcán en Chile; y sabe Dios hasta dónde habría alcanzado sus consecuencias aparte de la desmoralización y desconcierto que naturalmente habría producido en las filas enemigas".

En esto, no le faltaba razón a Prado. Una mano borra a la otra, suele decirse. El éxito de Grau fue empañado por el desastre de More, por las causales que ya se han explicado. El efecto final en Chile era impredecible, en todo caso.

Prado continúa su misiva en estos términos.

> "La pérdida de la *Independencia* ha empeorado gravísimamente nuestra situación, pero por lo mismo debemos esforzarnos ahora más que nunca y la compostura de nuestros buques no debe hacerse esperar, pero bajo la indispensable condición de que la compostura sea buena, y muy buena, pues no debemos exponer, ahora que estamos débiles, ninguna de nuestras naves, sacrificando la seguridad a la prontitud".

La primera frase era categórica: la situación se había empeorado en cuanto al poder naval disponible. De los monitores ni hablar, pues solo podían contribuir a la defensa de puertos. La *Unión* en plena compostura de sus calderas. Quizás su advertencia a La Puerta sobre compostura se refería a este buque y a dos transportes que estaban reparando sus calderas. Operativos en este momento para interdecir las líneas de comunicación marítima chilena, solo estaban el *Huáscar* y la *Pilcomayo*. Por otro lado, siempre se ha reconocido que la Factoría de Bellavista actuó con eficiencia y rapidez, de acuerdo a los recursos disponibles.

Continuaba Prado su carta con un tema recurrente desde 1872: compra de blindados, que más de una vez se ha desarrollado en los tomos IX, X y XI. Sobre ello decía:

> "Habiendo quedado con la pérdida de la *Independencia*, tan desequilibradas nuestras fuerzas marítimas, es hoy de imperiosa necesidad la adquisición de un buen buque, monitor o blindado, de gran poder, aun

cuando para ello tuviéremos que "vender la camisa". En Europa está visto que es difícil conseguirlo, pero no así en Estados Unidos. Justamente, antes de mi salida de esa, había comenzado a tratar algo sobre el particular con el señor Jorge Elster, esposo de la Sra. Mercedes Soyer. Bueno será que lo haga Ud. llamar para ver si es posible arreglar definitivamente un contrato, pero sí tomando las precauciones necesarias para evitarnos un engaño a que son muy aficionados los yanquis. El contrato de compra debe hacerse bajo la base de que el buque sea entregado en el Callao, depositando por su parte el Gobierno el valor de él, para entregarse la mitad a la salida del buque de Estados Unidos y la otra mitad a su arribo al Callao".

"Vender la camisa", qué expresión más cruel, pues metafóricamente no había la tal camisa por vender. Este párrafo reiteraba y acentuaba la realidad: el desequilibrio de fuerzas navales. Pero este desequilibrio que se venía reconociendo desde 1872 era ahora vital: la supervivencia de la nación estaba amenazada. A lo sumo se podía disponer para operaciones de guerra en el mar, de tres buques de combate.

El comentario de no haber blindado disponible en Europa, era cuestión de dinero por un lado, que no lo había, esto es no había ni camisa, y, por otro, que su compra estaba neutralizada por la actividad diplomática chilena. Estados Unidos, en la época de que se trata, tampoco tenía blindados para la venta, excepto quizás aquellos excedentes de su Guerra de Secesión, que nada tenían que ver con los blindados chilenos. Más bien, la política naval de ese país, era de espera, es decir, que ante el desarrollo naval explosivo en todos los campos, solo observaba y tomaba nota de la carrera naval europea, en la que para cuando se terminaba de construir un buque, ya estaba atrasado. Así lo hizo hasta 1890, en que inició la expansión de su poder naval, que perdura hasta hoy, merced a objetivos válidos perfectamente definidos y de aceptación nacional. Por todo esto, la esperanza de Prado de adquirir un blindado en Estados Unidos no era válida.

Días después, el 29 de mayo, Prado escribió nuevamente a La Puerta[367]:

"Con la pérdida de la *Independencia* hemos quedado en fuerzas marítimas en la más desventajosa desproporción respecto del enemigo; y para equilibrarlas en algo, no queda en mi concepto otro recurso que el empleo de torpedos. Por eso me excusará Ud. que insista en recomendarle la necesidad de que se concluyan éstos a la mayor brevedad y se coloquen en el Callao y Arica, en previsión del probable regreso de las naves chilenas. Aquí también tratan de colocar algunos que se están haciendo, aprovechando la ausencia del enemigo".

En este párrafo, Prado traslucía un cambio en el énfasis de los medios defensivos, el torpedo, principalmente su expresión pasiva, que era lo que hoy se conoce como "minas", en previsión de que la fuerza naval chilena se presentase nuevamente en el Callao, cosa que no ocurriría hasta 1880. Sobre este tema de los torpedos se regresará más adelante en otro párrafo.

Luego proseguía Prado en su carta:

> "No se conoce aún cuál sea el plan de campaña del enemigo. Solo tenemos noticias de que las fuerzas en Antofagasta han sido reforzadas con 4,500 hombres que desembarcaron del 21 al 23 de mayo".

Efectivamente, ello sucedió en la fecha anotada, más no en esa magnitud. La carta de Prado era del 29, esto es, nueve días después de la orden dada en Arica a Grau y More para batir en Iquique el 21 a los buques chilenos ahí presentes. Por lo tanto, es perfectamente razonable que en esa fecha, 20 de mayo, nada se supiera sobre el citado movimiento de tropas, como se ha comentado en otros escritos. Finalmente, en lo que vendría a ser la última vez que Prado se refiriera a la fragata, estando en el Perú, es al contestar a las tres cartas que La Puerta le escribiera con fecha 24 de mayo y decía:

> "Ud. en la expansión de su patriotismo me felicita entusiasta por el primer triunfo alcanzado en Iquique por nuestros buques sobre los enemigos, cuando poco después debía Ud. recibir la triste noticia de la pérdida de la *Independencia* cuyo desastre nos ha arrancado la victoria de las manos y lo que es peor, nos ha colocado en circunstancias muy desventajosas. En fin, no hablemos más de esto y vamos a otra cosa".

En efecto, así fue mientras permaneciera en el Perú, pero ya en Nueva York, en su Manifiesto de agosto de 1880, expondría lo siguiente[368]:

> "Ese día (21 de mayo) pudimos haber resuelto en nuestro favor el problema de la guerra, porque debimos apresar o echar a pique los tres buques enemigos que estaban en Iquique, ese mismo día debieron, "conforme a mis órdenes e instrucciones", pasar nuestros buques a Antofagasta donde habrían sido echados a pique o caído en nuestro poder cuatro o cinco transportes chilenos llenos de tropa que llegaba a la sazón. Puede calcularse cuál habría sido el desastre del ejército de Antofagasta considerado el efecto que hubiera producido en él la pérdida de las fuerzas de a bordo y la destrucción de las máquinas de agua que surtían las de tierra".

Hipótesis optimistas, dice Basadre. Pero juntos el *Huáscar* e *Independencia* hubieran disminuido las desventajosas condiciones de lucha.

Pero ¿por qué podría pensarse que ciertamente Prado supo del transporte de tropas a Antofagasta el 20 de mayo? Escribir esto en

1880, casi un año después, ya en conocimiento de los hechos era simplemente una torpeza. Se podrían trabajar hasta dos hipótesis.

a. Qué sabía del transporte de tropas chilenas.

Cabe poner en la balanza, entonces, qué era más rentable para la causa de la guerra: hundir dos barcos de madera, o echar a pique o capturar 4 o 5 transportes chilenos que llenos de tropa llegaban a Antofagasta, entre el 20-24 mayo, sin protección.

Si esto último era más rentable y Prado lo sabía, ¿por qué no ordenó que la 1ra. División Naval procediera a ese puerto e infligiera la derrota al enemigo, y luego regresara a dar cuenta de los buques de madera en Iquique? No hacerlo así fue el error de Prado.

b. Qué no sabía del transporte de tropas chilenas

El diario del corresponsal de El *Mercurio* embarcado en el *Blanco* al dar cuenta detallada de cómo fue la salida de la escuadra chilena de Iquique para su expedición al Callao, permite complementar el parte del almirante Williams Rebolledo[369], todo lo cual se puede resumir como sigue:

El 16 de mayo, se dieron una serie de indicios que inducían a pensar estar en vísperas de una operación marítima importante que llevaría a la escuadra al Callao, en donde Williams Rebolledo estaba plenamente convencido permanecía la escuadra peruana, por los informes que tenía. Durante el día y a diversas horas para desorientar al enemigo, fueron saliendo de Iquique en distintas direcciones, todos los buques excepto *Esmeralda*, *Covadonga*, *Magallanes* y *Blanco*, insignia este último del almirante Williams Rebolledo. Este jefe estaba convencido de que nadie en su fuerza sabía de su plan, excepto el Comandante General de Marina, a quien informase por carta privada, en el entendido de que daría a su vez cuenta al Gobierno de su salida más no de su propósito. El almirante tenía pensado esperar la llegada del vapor del sur con alguna comunicación. El 17 de mayo a las 7 de la mañana llegó, en efecto, el vapor *Ilo*. Lógico es que no viera a los que habían salido el 16. Cuando salió a las 8 de la mañana, quedaban en el puerto los mismos cuatro buques arriba citados. El *Blanco* y la *Magallanes* zarparon a las 9 1/2 de la mañana, navegando hacia el Norte algo cerca de la costa. A eso de las 3 1/2 de la tarde avistaron a cierta distancia al *Ilo* que salía de Pisagua, el mismo vapor que saliera de Iquique antes que ellos. Luego los buques chilenos hicieron rumbo al Oeste para reunirse con los demás, lo cual se efectuó a una distancia de unas 40 millas de la costa, poniendo rumbo hacia la isla Hormigas de Afuera, 30 millas al Oeste del Callao. Nadie los vio en toda la travesía.

Así como el *Blanco* avistó al *Ilo* saliendo de Pisagua, es totalmente válido que el *Ilo* hiciera lo propio con el *Blanco* y *Magallanes*, y como esto ocurriera frente a Pisagua que está al Norte de Iquique lo contase así al llegar a Arica el 18, y al encontrarse con el *Oroya* el 19: que de los cuatro buques chilenos que dejara en Iquique el 17, había avistado en ese mismo día, a dos navegando a la altura de Pisagua, desconociendo exactamente su destino, habiendo quedado en Iquique la *Esmeralda* y la *Covadonga*.

En Iquique y Antofagasta se desconocía la empresa que emprendiera Williams Rebolledo. En Valparaíso la salida la conoció el Comandante General de Marina más no el destino. Así, pues, el 19 y 20 de mayo a estar por la información captada del *Ilo* y en Arica, Prado solo conoció que en Iquique habían quedado dos buques de madera, y que parte de la escuadra chilena había salido de Iquique el 17 y andaba por el litoral Norte, sin noticias del resto.

En cuanto a los transportes con tropas para Antofagasta, tampoco tuvo conocimiento de tal movimiento, pues zarparon de Valparaíso el 20 cuando Prado estaba rumbo a Arica, y mal podía decir en 1880 lo que ya se ha mencionado. Williams Rebolledo, por su parte, tampoco conoció de ese traslado de tropas a bordo del *Rímac* e *Itata*, que llegaron a Antofagasta el mismo día que él llegaba al Callao, a 760 millas de distancia.

Así, pues, en este período del 16 al 27 de mayo, por puro azar se dice, se dieron varias coincidencias y en lugares distantes y distintos:

Viernes, 16 de mayo

- Zarpó del Callao al Sur, el convoy peruano, con protección
- Zarpó de Iquique en varias direcciones, parte de la escuadra chilena

Sábado, 17 de mayo

- Llegó a Iquique en la mañana el vapor *Ilo* y zarpó de inmediato para Pisagua. Quedaban solo cuatro buques chilenos. A Pisagua llegó a eso del mediodía y siguió para Arica, adonde llegó aproximadamente en la noche del 17 al 18.
- Zarparon de Iquique el *Blanco* y *Magallanes*, y en la tarde de este mismo día se avistaron mutuamente con el *Ilo* a la altura de Pisagua. Después navegaron al Oeste para reunirse con los demás de la escuadra.
- En el *Ilo* se dedujo que habían quedado en Iquique la *Esmeralda* y *Covadonga*.
- A las 11 de la mañana el capitán de puerto de Pisagua recibió telegrama del Prefecto de Iquique informándole que solo sostenían el bloqueo *Esmeralda*, *Covadonga* y un transporte.

Domingo, 18 de mayo

- El vapor *Ilo* recaló en Arica e informó lo ya dicho sobre la escuadra chilena. En la noche siguió al Norte.

Lunes, 19 de mayo

- Estando el convoy peruano entre Atico y punta Pescadores a eso de las 3 de la mañana, se cruzó a una distancia aproximada de 35 millas, sin avistarse por supuesto, con la escuadra chilena que viajaba al Norte, estando a esa hora en Lat. 16°23'S, Long. 73°57'O[370].

- El *Oroya* , antes de llegar a Mollendo, obtuvo del *Ilo* información sobre la escuadra chilena.

Martes, 20 de mayo

- Salieron de Valparaíso los transportes *Rímac* e *Itata* con tropas para Antofagasta, sin escolta. Tampoco conocían donde estaba la escuadra chilena. Williams Rebolledo no sabía de este desplazamiento.

- Convoy peruano arribó a Arica, y Prado informó de lo mismo que obtuviera del *Ilo*.

- En la noche zarparon para Pisagua el *Huáscar* e *Independencia*

Miércoles, 21 de mayo

- Capitán de puerto de Pisagua informó a Grau sobre telegrama de Iquique y presencia de *Esmeralda* y *Covadonga*. Grau siguió viaje a Iquique.

- La escuadra chilena recaló en islas Hormigas de Afuera, y Williams Rebolledo ultimó detalles de su ataque al Callao el 22.

- En Iquique, el *Huáscar* echó a pique a la *Esmeralda*, y la *Independencia* se perdió por varada en punta Grueso.

Jueves, 22 de mayo

- Un solitario pescador italiano, en las cercanías de San Lorenzo, informó a Williams Rebolledo que los blindados peruanos y transportes estaban ausentes. Williams Rebolledo inició repliegue hacia el Sur, en condiciones precarias de navegación.

- Transportes chilenos arribaron a Antofagasta, pero no desembarcaron tropas. Al amanecer de ese día pudieron haber arribado el *Huáscar* y la *Independencia* al zarpar de Arica el 20, para desbaratar el despliegue chileno, pero no fue así, como se ha visto.

- *Huáscar* se desplaza entre Pisagua e Iquique

- En la noche *Covadonga* recala en Tocopilla con serias averías

Viernes, 23 de mayo

- Transportes chilenos *Huanay*, *Valdivia*, *Itata* y *Rímac*[371] desembarcaron parte de las tropas.

- *Covadonga* zarpó de Tocopilla al atardecer pero regresó y fondeó casi a media noche.

- Comandante de Armas de Tocopilla envió mensaje a general Arteaga en Antofagasta, vía Caracoles y Carmen Alto sobre situación *Covadonga* y necesidad de remolque.

Sábado, 24 de mayo

- Transportes chilenos terminaron el desembarco de tropas.
- El *Huáscar* inició sus operaciones de hostigamiento en el Sur. Salió de Iquique, recaló en Pabellón de Pica y luego siguió viaje al Sur.
- *Covadonga* zarpó de Tocopilla en la madrugada. Recaló en Cobija poco después de medio día y embarcó heridos en vapor de la carrera venido del Norte. Cañonera siguió viaje a Antofagasta en la tarde.
- General Arteaga envió a Tocopilla al trasporte *Itata*

Domingo, 25 de mayo

- El *Huáscar* recaló en Mejillones después de perseguir al *Itata* sin poder alcanzarlo.
- El monitor continuó viaje al Sur hacia Antofagasta
- General Arteaga despachó en la mañana al trasporte *Rímac* en auxilio de la *Covadonga*.
- Aproximadamente a medio día *Rímac* tomó a remolque a *Covadonga* y ambos fondearon a eso de las 5 de la tarde en Antofagasta. Poco después fondeó el *Itata* que había evadido persecución del *Huáscar*.

Lunes, 26 de mayo

- En la mañana *Covadonga* enmendó fondeadero e ingresó a puerto el trasporte *Loa*.
- En la mañana, *Huáscar* estando frente a Antofagasta persiguió al *Rímac*, sin poder alcanzarlo. El monitor se dirigió al puerto.
- En la tarde, durante la aproximación, el *Huáscar* avistó y persiguió al *Itata* que salía de Antofagasta, logrando escapar.
- En la tarde el monitor ingresó a Antofagasta e inició ataque contra baterías y máquinas destiladoras. Se retiró en la noche.

Martes, 27 de mayo

- *Huáscar* incursionó nuevamente en Antofagasta, cortó el cable y se retiró. No hubo combate contra baterías de tierra.

Como se puede apreciar, si Prado le hubiera informado a Grau el 20 de mayo en Arica de la llegada de tropas chilenas a Antofagasta el 21, ¿habría este jefe retardado su llegada a Antofagasta desde el 22 hasta el 26 de mayo? ¿Habría perdido tiempo ingresando a Iquique, Pabellón de Pica, Mejillones antes de entrar a Antofagasta? De los partes se desprende que Grau ni Prado tuvieron conocimiento de tal

operación chilena. En resumen, a la falta de información, planeamiento deficiente y errores tácticos, no se le puede llamar azar. El sumario cronológico lo demuestra.

6.11. ¿VENDER CUÁL CAMISA?

En una de las cartas de Prado a La Puerta, como se ha visto, le mencionaba la necesidad de adquirir buques de guerra y que para ello habría que "vender la camisa" si fuera necesario, y le recomendaba establecer contacto con Elster, para tal fin. Sobre esta indicación no hay mayores noticias.

En la sesión del Consejo de Ministros del 9 de junio, el Ministro de Relaciones Exteriores dio lectura a una nota reservada del Ministro del Perú en París, señor Goyeneche, del 9 de mayo pero recién recibida, en la que manifestaba la posibilidad de comprar un gran blindado por la suma de £ 330,000, que podía ser entregado en dos o tres meses, a partir de la firma del contrato. Aprobada la compra por unanimidad, se acordó que el Ministro de Relaciones Exteriores impartiera inmediatamente órdenes de compra por telegramas, en la clave establecida, dirigidos al señor César Canevaro, 2do. Vice-Presidente en Europa por esta época, y al ministro Goyeneche, disponiendo que ambos hicieran coordinaciones para llevar a efecto la compra del blindado ofrecido en nota del 30 de abril, en el menor tiempo posible, y que podían contar con cuantas garantías se necesitare[372].

Por ser de interés este asunto de compra de buques, su tratamiento se extenderá hasta octubre. El 1° de agosto de 1879, desde Londres, el Jefe Comisionado de Europa para la compra de artículos navales para la Escuadra, capitán de navío Ruperto Alzamora, escribió al Director de Marina, acerca de la prueba de cuatro cañoneras recientemente construidas en Inglaterra para el Gobierno chino, y habiendo sido testigo presencial de la misma, cumplía con remitir toda la información disponible[373].

A nivel Consejo de Ministros, el tema solo se trataría otra vez en la sesión del 16 de agosto, en la cual el Ministro de Guerra y Marina dio cuenta de un telegrama del Ministro del Perú en Buenos Aires, recibido vía Tupiza (Bolivia) y retrasmitido desde Mollendo por cable el 13 de este mes, en el que decía que el Cónsul del Perú en Río de Janeiro informaba de una propuesta de venta de un blindado de 4,000 toneladas, 10 m.p.h. de andar, coraza de cinco pulgadas, al precio de 4'400,000 francos, y lanchas cañoneras de 600 toneladas, 10 m.p.h. de andar y blindaje de seis pulgadas, por un valor de 600,000 francos. En

ambos casos carecían de armamento, que se contrataría por separado. Discutido el asunto y llegado a la conclusión de que el blindado propuesto resultaba inferior a los chilenos, se acordó comprar solo dos cañoneras, si después de ser inspeccionadas por el capitán de navío Alejandro Muñoz, las encontraba fuertes y capaces de llevar dos gruesos cañones de 500. Para tal fin se debía ordenar por telegrama a Muñoz, que se trasladase de Europa a Río, poniéndose de acuerdo con J. A. de Lavalle, Ministro Plenipotenciario allí residente[374].

Casi un mes después, el 18 de setiembre, en otra sesión del Consejo de Ministros, el Ministro de Guerra y Marina, exponía que:

> "Habiendo sido ineficaces todos los esfuerzos del gobierno para conseguir blindados superiores o iguales a los chilenos, era llegada la vez de mandarlos construir; pero como esto demandaría mucho tiempo y fuertes gastos, creía que de pronto debían construirse cuatro o seis cañoneras blindadas de nueve pulgadas, de andar de más de doce millas y capaces de llevar dos cañones rayados de trescientas libras. Con este motivo leyó varios oficios dirigidos de Europa por los agentes peruanos. El Consejo tomó en consideración la necesidad de adquirir lo más pronto posible elementos navales y resolvió por unanimidad que desde luego se dictaran por el Ministerio de Guerra las órdenes para la construcción de seis cañoneras, según las indicaciones necesarias y anteriores, encargándose de celebrar el contrato y de activar los trabajos al señor Canevaro, Segundo Vice-Presidente, con cuyo objeto el señor Ministro de Relaciones Exteriores trasmitirá un telegrama a Europa a fin de ganar tiempo, asegurándole que luego se le remitirían fondos suficientes sin perjuicio de que continuara haciendo esfuerzos para adquirir buques blindados"[375].

Como se aprecia, las decisiones para adquirir o construir, aparte del tiempo que tomaba, las interferencias diplomáticas chilenas, y sobre todo la "fálta de la camisa", perdón el recurso dinerario, no permitían concretar proyecto alguno. Por fin, fue en las sesiones del Consejo de Ministros del 22 y 23 de setiembre, que este último aspecto empezó a ser considerado seriamente, apareciendo quién era el "dueño de la camisa". En efecto, en la primera fecha, el Ministro de Hacienda, que era para entonces el señor Químper, manifestó:

> "La escasez de recursos y las dificultades para adquirir fondos o empréstitos en el extranjero, sin los cuales es imposible construir o comprar buques y elementos bélicos; que la experiencia adquirida en los últimos años le dá la convicción de que toda operación a este respecto sería irrealizable si antes no se hiciera un arreglo definitivo con los tenedores de bonos de la deuda externa y otro con las casas contratistas del guano, sin entrar por ahora en el examen de si los cargos en pro o en contra del Gobierno fueran o no fundados; y como todo arreglo ya para adquirir

fondos, ya para celebrar arreglos definitivos necesitaba de una autorización legislativa, consideraba necesario solicitarla, pero amplia, sin restricciones y de tal suerte que lo que hiciera el Gobierno quedase consumado sin necesidad de la aprobación del Congreso"[376].

Por fin aparecía el "dueño de la camisa": los tenedores de bonos y las casas contratistas del guano. Químper, pues, expuso el proyecto de ley que se enviaría al Congreso. Su discusión tomó dos días, y aprobado que fue, se acordó también que todo el Consejo asistiría a la sesión secreta del Congreso en que se debatiera.

En efecto, el proyecto se trató primero en la Cámara de Diputados, en donde se le aprobó pero con una serie de adiciones, las que fueron analizadas y discutidas en la sesión del Consejo de Ministros del 27 de setiembre. El Ministro de Hacienda manifestó que de sancionarse con todas las adiciones introducidas el Gobierno quedaría, en la práctica, sin la autorización que precisamente había sido el objeto del proyecto de ley, acordando que el Presidente y el Ministro de Hacienda manifestaran a la Cámara de Diputados que[377]:

"...con esas adiciones no podía procederse a realizar ninguna operación financiera de la que resultase la adquisición de fondos suficientes para construir o comprar buques y demás elementos bélicos, capaces de asegurar un resultado favorable en la lucha con el enemigo".

A todo esto se agregaba, conforme se hacía cada vez más evidente, el perjuicio causado por las operaciones chilenas contra los centros de explotación y exportación de guano y salitre en el Sur, y a pesar de que se ofrecía la alternativa de realizar la operación en las guaneras del Norte, los compradores y cargadores no lo aceptaban por considerar que eran de calidad inferior.

El proyecto de ley más el aspecto de los lugares de carguío fueron debatidos nuevamente, en las sesiones del Consejo del 29 de setiembre y 1° de octubre. En la sesión del Consejo de Ministros del 4 de octubre, nuevamente se trató de la adquisición de naves. El Ministro de Relaciones Exteriores dio cuenta de una comunicación recibida del señor J. Francisco Canevaro de fecha 1° de setiembre, recibida en ese momento en la que manifestaba[378]:

"...que sabía por informes auténticos que el Gobierno chileno había comprado últimamente un buque de 15 millas de velocidad, el cual se estaba preparando para recibir artillería y emprender enseguida su marcha al Pacífico. Que tan luego recibió esta noticia, había encargado al capitán Alzamora buscase un buque de igual o mayor velocidad que la *Belle* y que felizmente se había conseguido uno llamado *Malvina* tan veloz que se creía sería una de las mejores naves que hubiese surcado el Pacífico, la cual podía además recibir una gruesa artillería (su equipo bélico). Agrega

que la falta de fondos no le han permitido comprar inmediatamente ese buque y que en consecuencia se había dirigido al Ministro de la República en Francia, señor Goyeneche, trasmitiéndole todos los datos para que él se encargase de la compra, conforme a las instrucciones y poderes que ha recibido del Gobierno".

El Consejo aprobó por unanimidad la compra, acordando telegrafiar al señor Canevaro la compra del citado buque y que el Ministerio de Hacienda pusiera a su disposición la suma de £ 39,000 que era el precio pedido por el citado vapor. Pero como en otras ocasiones, el Perú no compró buque alguno, y Chile sí.

Finalmente, en la sesión del Consejo de Ministros del 12 de octubre, al tratar de la necesidad de enviar a Europa a la persona o personas a quienes debería conferirse plenos poderes a fin de dar cumplimiento a las "últimas amplias autorizaciones concedidas por el Congreso sobre arreglos de los asuntos del guano y compra de buques y demás elementos bélicos navales"[379], se indica que ese Poder del Estado aprobó la ley que por tiempo se había venido discutiendo. Pero el año terminó y el Perú siguió "dependiendo del o de los dueños de la camisa", como se ha dicho, y no se adquirió buque alguno.

Todas esas decisiones no eran válidas, en el sentido de que la prueba de factibilidad o posibilidad nunca funcionó, y que a la de aceptabilidad, el costo de las consecuencias, no se le daba mayor trascendencia o no era bien sopesada. Así, las decisiones sobre adquisición de blindados fueron siempre solo eso: "un buen deseo".

Por todo esto, no debe llamar la atención lo que ya se reseñara sobre las reuniones en mayo, en las que participaron un conjunto de personas respetables, pero que no tenían capacidad política, militar ni administrativa para discutir las opciones de la Armada en el mar, y como fue que, paulatinamente ese número fue reduciéndose hasta que solo era el Presidente Prado quien se reuniera con los Comandos de los buques para apreciar realmente las condiciones de alistamiento de la escuadra.

6.12. LA CAMPAÑA CONTINÚA

Grau, después de cumplir con las operaciones ejecutadas con la 1ra. División Naval del 20 al 23 dio inicio, pero solo con el *Huáscar*, a aquellas contra las costas de Chile y Bolivia, en cumplimiento de las instrucciones del Supremo Director de la Guerra, emitidas el 19 en Mollendo.

Siguiendo el esquema cronológico adoptado, a continuación la síntesis de esas operaciones, en base a los documentos correspondientes[380].

Ver croquis de la página 671.

DIA	ACTIVIDADES O HECHOS
Martes 20 de mayo	*Oroya* y *Chalaco* en Arica, inician descarga de los valiosos y costosísimos pertrechos y armamento, conducidos. Al anochecer se hicieron a la mar como precaución.
Miércoles 21 de mayo	En la mañana ambos regresaron a puerto y continuaron descarga, a la par que en el *Oroya* se efectuaron reparaciones urgentes a las bombas de alimentación. También transbordó parte de su cargamento al *Chalaco*, que zarpó en la noche para Pisagua. El *Huáscar* luego de auxiliar a la *Independencia*, regresó a Iquique antes de las 6h pm. y desembarcó a personal de la fragata, a 60 prisioneros de la *Esmeralda*, 7 heridos del monitor y 2 de la *Esmeralda* para su curación y los cadáveres del teniente 2° Jorge Velarde, del comandante Prat, teniente Serrano y soldado Canave, para su sepultura. Empezó de inmediato faena de carbón, permaneciendo aguantado sobre la máquina. Zarpó a las 8h pm. rumbo al Oeste como medida precautoria. En alta mar navegó a diversos rumbos y velocidades. La *Covadonga* navegó al Sur, haciendo mucho agua por las averías sufridas.
Jueves 22 de mayo	Transportes chilenos arribaron a Antofagasta, pero no desembarcaron tropas. Al amanecer de este día pudieron haber arribado el *Huáscar* y la *Independencia* al zarpar de Arica el 20, para desbaratar el despliegue chileno, pero así no fue, como se ha visto. Por decisión de Prado se embarcó en el *Oroya*, el batallón boliviano Olañeta, fuerte de 500 plazas, para su conducción a Pisagua. Prado y Daza acudieron a despedirlo. Zarpó a las 10h am. Llegando a las 5h pm. En dos horas desembarcó el batallón con sus armas, pertrechos, municiones, así como las armas, pertrechos y municiones que había conducido para Pisagua, y además toda la existencia de sus víveres, más la de la dotación, quedando solo con

	reserva para 15 días. A 9h 30m pm. el *Oroya* zarpó para el Callao, donde arribó el 25. El *Huáscar* avistó en la madrugada al *Chalaco* a la altura de la quebrada de Camarones, que se dirigía a Pisagua procedente de Arica. Fondearon en Pisagua a eso de las 9h am., permaneciendo hasta las 12h 40m pm., en que zarparon para Iquique. El *Chalaco* siguió las aguas del monitor a unas 6 u 8 millas. A 3h 30m pm. el *Huáscar* fondeó en Iquique y poco después el *Chalaco*. Faena de carbón. Según escribe Julio Octavio Reyes, en la tarde de ese día se realizó el sepelio del teniente Velarde, con todos los honores de reglamento. A las 7h 30m. pm. el *Huáscar* zarpó para el Oeste, navegando a un andar de 3 á 4 mph. El *Chalaco* también zarpó para el Oeste en la noche. La *Covadonga* siguió su navegación al Sur y cerca de la costa, hasta que a las 9h pm. fondeó en las proximidades de Tocopilla.
Viernes 23 de mayo	Transportes chilenos terminaron el desembarco de tropas en Antofagasta. La *Covadonga* siguió fondeada cerca de Tocopilla, recibiendo el auxilio de la gente de tierra en la labor de achique y control de las vías de agua, taponeando huecos. Desembarcó cadáveres para sepultura. A las 11h 30m pm. fondeó en Tocopilla. De tierra enviaron un mensajero a Carmen Alto para que se solicite remolque por telégrafo a Antofagasta. El *Huáscar* después de navegar toda la noche y mientras se dirigía a Iquique, avistó a las 6h am. un vapor por la aleta de babor. Se dirigió hacia él y luego de reconocerlo a eso de las 10h am., resultó ser otra vez el *Chalaco*. Ambos procedieron a Iquique, donde fondearon entre 12a.m. y las 4h pm. Se inició faena de carbón, que terminó como a las 10h pm. A las 10h 20m pm. el *Huáscar* zarpó para el Oeste, navegando a baja velocidad. El *Chalaco* se dirigió a Arica, conduciendo por orden de Grau a la dotación de la *Independencia*,

	a órdenes del Director Supremo de la Guerra. También a los prisioneros de la *Esmeralda*, pues el monitor no tenía espacio para ellos y por lo tanto no podía satisfacer el pedido del general Buendía en Iquique. En la noche el *Huáscar* reconoció al vapor *Santa Rosa*.
Sábado 24 de mayo	Siendo las 5h 30m am. el *Huáscar* enrumbó hacia el Sur a cumplir con las operaciones de hostigamiento, según instrucciones de Prado. Los fuertes balances obligaron a colocar las falcas en su posición de amurada. A las 11h am. encontrándose a la cuadra de Pabellón de Pica, avistó un vapor procedente del Sur. Luego de cumplido con el proceso de interceptación y el vapor detenido, el comandante Carbajal con el teniente Diez Canseco practicaron la visita de reglamento, confirmando que se trataba del vapor *Valdivia* de la P.S.N.C., procedente de Caldera. El monitor prosiguió su viaje al Sur y a eso de la 1h pm. avistó un velero. Interceptado, detenido y efectuada la visita por el comandante Carbajal y el teniente Palacios, se confirmó que se trataba del velero inglés *Choice*, en viaje del Callao a Huanillos. A las 4h pm. el *Huáscar* reanudó su viaje al Sur. El *Chalaco* fondeó en Arica a las 10h 30m am. Embarcó a Prado y su Estado Mayor para conducirlos a Iquique. Como a las 4h 20m am. la *Covadonga* zarpó de Tocopilla para Cobija, donde arribó poco después de medio día, aguantándose sobre la máquina. A 1h 30m pm. fondeó el vapor *Santa Rosa* del Norte, en el cual embarcó varios heridos. A las 4h pm. continuó viaje hacia Antofagasta. A las 3h pm. el general Arteaga recibió el telegrama solicitando remolque y dispuso que en el día saliesen el *Rímac* y el *Itata* para este fin, lo que cumplieron.
Domingo 25 de mayo	El *Huáscar* continuó su derrota durante la noche algo alejado de la costa, pero a eso de las 6h 45m am. avistó un vapor por el Sur, que navegaba al Norte y que al reconocer al monitor cam-

bio de rumbo hacia el Sur, a toda fuerza de su máquina, logrando escapar luego de poco más de 4 horas de persecusión, estando entre 10/12 millas. Se supone era el *Itata*. A eso de las 10h 30m am. se avistó un velero por babor que también se dirigía al Sur. Interceptado a los 20 minutos y detenido, se procedió a la visita, resultando ser el pailebote peruano *Recuperado*, apresado en Iquique por la *Esmeralda*, tres días antes, que le puso una dotación de presa de 3 hombres, para conducirlo a Chile. Luego de retirarle los 3 tripulantes y dejarlos incomunicados en el monitor, el pailebote fue incendiado y hundido. El *Huáscar* siguió su derrota hacia Mejillones, avistando a eso de las 3h pm. un vapor que salía del fondeadero. Se le detuvo y visitó, confirmándose ser el *Amazonas* de la P.S.N.C., que de Valparaíso se dirigía al Callao. Además de los periódicos suministrados, algunos pasajeros comentaron que el 23 de mayo habían llegado a Antofagasta 4 transportes conduciendo unos 4,000 soldados. También que Antofagasta contaba con artillería de grueso calibre y que el vapor perseguido en la mañana era el *Itata*. El capitán estuvo poco atento y negó información.

Luego el monitor procedió al puerto de Mejillones. A las 8h 15m pm. el teniente Ferré fue comisionado para tratar con las autoridades y señalar que no había propósito de destruir la población, más si las lanchas, esperando no tener resistencia. La autoridad contestó que solo la habría si se producía un desembarco. Se destruyó 7 lanchas y la goleta chilena *Clorinda*. Se decomisó 38 rollos de alambre para telégrafo y otros útiles, y la chalupa de la capitanía de puerto. El *Huáscar* que se había aguantado sobre sus máquinas todo ese tiempo, zarpó a las 10h 30m pm. para Antofagasta.

A las 6h am. el *Chalaco* arribó a Pisagua donde desembarcó tropa y siguió para Iquique, llegando a 4h 30m pm. Prado y su Estado Mayor desem-

	barcaron. A las 5h pm.zarpó para Cobija. La *Covadonga* continuó su navegación a lo largo de la península de Mejillones, y como a las 10h 35m am. avistó al *Rímac*, que le dio remolque para llevarla a Antofagasta. En el trayecto se cruzaron con el *Amazonas* y otro vapor más. Como a las 5h 15m pm. ambos buques recalaron en Antofagasta. Un poco más tarde, la *Covadonga* enmendó fondeadero más hacia tierra. Poco después fondeó el *Itata*, luego de evadir al *Huáscar*.
Lunes 26 de mayo	El *Huáscar* navegó toda la noche a lo largo de la península de Mejillones. A eso de las 8h 30m am. frente a Antofagasta, avistó un vapor que salía hacia el Sur a toda fuerza, iniciando persecución. Se estima que fue el *Rímac*. Como a las 10h 30m am. al determinar que no lo podría alcanzar por su mayor velocidad, el monitor regresó en demanda del puerto. A eso de las 12h 30m pm. detectó la salida de otro vapor hacia el Norte. En el monitor se estimó que era el *Itata*, que huía a toda fuerza y emprendió su persecución, que duró unas 2 horas, sin éxito, haciéndole hasta 3 disparos. También desde tierra se efectuaron dos disparos contra el monitor, que no contestó. Cancelada la persecución, el *Huáscar* regresó sobre Antofagasta a eso de las 5h pm., manteniéndose sobre la máquina en el fondeadero a tiro de revólver en son de combate. Durante media hora efectuó reconocimiento de la bahía. Determinó la ubicación de tres baterías con cañones de grueso calibre en barbeta, al Norte, Centro y Sur de la población, que no disparaban por haber orden de no hacerlo mientras no lo hiciera el monitor a la *Covadonga*, fondeada en la poza y oculta tras una docena de buques mercantes neutrales, pero libre para disparar. A las 5h 15m pm. estando el monitor a unas 1,945 yardas de las baterías, abrió fuego contra las altas chimeneas de las máquinas condensa-

72° 71° 70° 69° W

18° S

20°

21°

22°

23° S

Ilo/Pacocha

A Mollendo / Callao

A Ilo

Morro de Sama

TACNA

Río Lluta

Arica

Vitor

Pta. Madrid

Qda. Camarones

Pisagua

Mejillones del Perú

IQUIQUE

Pta. Grueso

Ba. Patillos

Pabellón de Pica

Pta. Lobos

Huanillos del Perú

Pta. Chipana

Río Loa

Tocopilla

Huanillos de Bolivia

Cobija

Mejillones

Pta. Tetas

Antofagasta

PERU

BOLIVIA

4 Junio
Blanco abandona 2da. Persecusión
Regresa a Iquique.

4 –7 Junio
A las 0h40 a.m. *Blanco* suspende persecución y regresa al Sur. El *Huáscar* procede a Mollendo, adonde arriba a 5h p.m. Zarpa a las 8h50m p.m. para Callao. Durante la travesía navega entre 4/8 mph, reconociendo varias caletas de la costa. Amarra a boya en el Callao a las 10h p.m. del sábado 7 de Junio.

Zona aprox. de persecución del Matías Cousiño

30 Mayo
Blanco abandona la persecusión
Regresa a Iquique

30 Mayo – 2 Junio
Al navegar hacia Iquique, el 30 avista división chilena a unas 5 millas, que inicia 1era. persecución del monitor. La suspende después de unas 8 horas. El *Huáscar* enrumba hacia Pacocha. A eso de las 4h45m p.m. avista vapor que persigue hasta 7h50m p.m., sin éxito. Era el *Matías Cousiño*. El 31 el monitor fondea a 11h30m a.m. en Pacocha. Faena de carbón y zarpa a 10h15m p.m. para Arica, adonde llega a 10h50m a.m. del 1° Junio. Recibe la visita del almirante Montero. Faena de carbón y zarpa a 6h35m p m. hacia Pisagua, adonde llega el 2 a 8h a.m. Faena de carbón, zarpando a 7h20m p.m. hacia las inmediaciones de Iquique. El 3 de Junio, a eso de 5h50m a.m. avista a unas 5 millas al *Blanco* y *Magallanes*, que inician 2da. persecución del monitor, que dura unas 18 horas y hacia el final se libra un duelo artillero, sin consecuencias.

21 –23 Mayo
Después de auxiliar a la gente de la *Independencia*, el *Huáscar* regresa a Iquique para desembarcar a personal de la fragata, prisioneros de la *Esmeralda*, heridos y cadáveres para su sepultura. 22 y 23 permanece en Iquique en faena de carbón, pero en las noches se hace a la mar. En las dos noches se reúne con el *Chalaco* y ambos regresan a Iquique.

24 –25 Mayo
En la madrugada del 24 se dirige al Sur. Frente a Paballón de Pica, reconoce al *Valdivia*. Más al Sur intercepta velero inglés *Choice*. En la mañana del 25, avista y persigue un vapor, que logra escapar. Se trataría del *Itata*. En la mañana intercepta el pailebote *Recuperado*, y después de la visita, lo hunde. En rumbo a Mejillones intercepta al *Amazonas*. En la noche, ya en Mejillones, destruye 7 lanchas y la goleta *Clorinda*. Decomisa 38 rollos de alambre para telégrafo. Reanuda derrota hacia Antofagasta.

22 Mayo
Covadonga recala en Tocopilla

24 Mayo
Covandonga recala Cobija. Sgue viaje al Sur.

25 Mayo
Rímac da remolque a *Covadonga*
Arriban en Antofagasta en la tarde.

26 –27 Mayo
En la mañana del 26 frente a Antofagasta, avista al vapor *Rímac* que sale por el Sur a todo andar. Lo persigue 2 horas, sin éxito. Al regresar a Antofagasta avista al vapor *Itata* que sale por el Norte a todo andar. Lo persigue por otras 2 horas, sin éxito. Regresa a Antofagasta. Ingresa al fondeadero, reconoce la bahía y detecta a la *Covadonga*. A 5h15m p.m. bombardea condensadores de agua. El combate con baterías de tierra y *Covadonga* se generaliza. Termina a las 7h15m p.m. El *Huáscar* pasa la noche fuera del puerto. En la mañana del 27 regresa con objeto de rastrear y cortar el cable submarino, que logra sin oposición a eso de las 5h p.m. Luego intercepta al vapor *Ayacucho*. Ambos ingresan al fondeadero, y se retiran en la noche. *Huáscar* inicia regreso al Norte.

28 –29 Mayo
En su tránsito hacia Cobija, intercepta goleta *Coqueta* que captura y envía a Arica. A las 8h a.m. recala en Cobija en donde destruye 6 lanchas. Zarpa e intercepta barca *Emilia* que captura y envía al Callao. Luego enrumba a Tocopilla adonde recala a eso de las 8h p.m. y reconoce 3 barcas inglesas. Toma nota que el 26 había estado el *Chalaco* y capturado barca *Anita*. El *Huáscar* continua hacia Iquique, interceptando barca inglesa *Edith Loma*. Fondea a 5h30m p.m. Recibe la visita de Prado. Zarpa a las 8h p.m. al Oeste.

LEYENDA DE DERROTAS APROX.
Huáscar

Azul — ① — Norte al Sur
Rojo — ② — Sur a Norte
Negro — ③ — Norte / Sur / Norte

Covadonga

Verde — ④ — Norte a Sur

Nv.
Nm.
Variación magnética 11°E
+
- O
- E
S

RESUMEN DE LA 1ra. EXPEDICIÓN PERUANA
Del 16 de Mayo al 7 de Junio de 1879

Esmeralda, Hundida por espolón
Independencia, perdida por varada
Covadonga, muy averiada
Buques visitados: 14
Capturados: 3 veleros (incluye capturado por *Chalaco*)
Destruidos: 2 veleros
Neutrales visitados: 9 (4 vapores, 5 veleros)
Persecuciones a buques enemigos: 4
Lanchones enemigos destruidos: 13
Huáscar evade dos veces persecución del *Blanco* (el intercambio artillero del 3 de junio sin consecuencias)
Un combate contra baterías en Antofagasta
Cortadura del cable submarino en Antofagasta
Incursiones a puertos bajo control enemigo: 5
Calidad del carbón: decisiva para máximo andar
Duración 26 día. Más de 2,400 millas navegadas.

Escala aprox. 1: 2´ 250 000
PROYECCION POLICÓNICA
0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100
MILLAS NAUTICAS

CONCEPCION Y COMPILACION HISTORICA: CONTRALMIRANTE MELITON CARVAJAL PAREJA / DIBUJO Y COMPOSICION GRAFICA: MARIO GIRONDA, DIRECCION DE HIDROGRAFIA Y NAVEGACION DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERU

	doras de agua, fábrica de salitre y fuerte del Norte. Las baterías, cañones de campaña y *Covadonga* contestaron, dando inicio a un combate con las baterías y la cañonera que duró hasta las 7h 15m pm., cuando el enemigo no contestó el último disparo del *Huáscar*. El monitor se retiró del fondeadero para pasar la noche fuera del puerto. A la distancia observó algunos incendios. El puerto se mantuvo en alerta toda la noche. En su informe Grau expresó que suspendió el bombardeo nocturno para no dañar intereses neutrales, ni causar daños a la población. Disparó 16 tiros de a 300 y 8 de a 40. El enemigo hizo más de 80, de los cuales impactaron en el monitor no más de tres sin mayor daño. La artillería de campaña entre 120 y 180 disparos. No hubo heridos. Este sería el 1er. Bombardeo naval nocturno de la guerra. El *Chalaco* arribó a Tocopilla y reconoció 3 veleros neutrales. En caleta Duendes capturó a la barca *Anita* y la envió al Callao con dotación de presa. A las 7h pm. zarpó para el Callao arribando a la 10h am. del domingo 31, recalando el sábado en Pisco.
Martes 27 de mayo	Durante toda la noche el *Huáscar* se mantuvo voltejeando frente a Antofagasta a baja velocidad, hasta que a las 6h am. enrumbó hacia el puerto. En esta segunda incursión, el objetivo era rastrear el cable submarino, cortarlo y dejar incomunicado el puerto con Valparaíso, pues para entonces no había enlace telegráfico. A las 11h am. encontrándose el monitor a tiro de rifle de la población y después de pasar repetidas veces delante de las baterías, siendo ya las 12h, se arrió al agua dos embarcaciones preparadas para el rastreo. En tierra se notaba gran movimiento de tropas. El *Huáscar* se mantenía aguantado sobre la máquina. A las 3h pm. después de más de dos horas de trabajo infructuoso, se recuperó las embarcaciones y más bien el monitor

	largó una rastra y al segundo intento, a las 4h 30m pm. vino el cable a bordo, dándose inicio al trabajo de corte, sin ser molestado en lo absoluto desde tierra. Terminada la operación y siendo las 5h pm., avistó un vapor por el Norte, que al se interceptado resultó ser el *Ayacucho* de la P.S.N.C., en ruta del Callao a Valparaíso. Entre las noticias obtenidas, estaba el avistamiento el 26 de mayo frente a Pisagua, de parte de la escuadra chilena. Terminada la visita, el *Huáscar* enrumbó al fondeadero a las 6h pm., en donde permaneció aguantado sobre la máquina en la parte Sur, hasta las 8h 45m pm., en que zarpó para franquearse del puerto, habiéndolo hecho poco antes el *Ayacucho*. El *Huáscar* adoptó derrota de regreso hacia el Norte.
Miércoles 28 de mayo	El *Huáscar* navegó al Norte, a lo largo de la península de Mejillones, y estando a las 3h 45m am. frente a su extremo Norte, la punta de Mejillones y la roca Abtao que de ella se desprende, se avistaron hasta tres luces de buques que navegaban en convoy hacia el Sur, lo cual llevó al supuesto de que se tratarían de buques de la escuadra chilena, en mérito a la noticia obtenida del *Ayacucho*. En realidad no podía ser, pues las corbetas *Chacabuco* y *O'Higgins* navegaban independientemente a la vela hacia Chile, como se ha visto. La división comandada por Williams Rebolledo estaba bastante al Norte de Iquique. De todas maneras, el *Huáscar* se acercó prudentemente sin consecuencias. Siguió su derrota hacia Cobija y a eso de las 7h am. avistó por la amura de babor una goleta de la vuelta de afuera, que interceptada y aguantada en facha, fue reconocida como la goleta peruana *Coqueta*, apresada por la *Esmeralda* y enviada a Chile con dotación de presa. Se tomó prisioneros a los tres tripulantes y se la dotó con un guardián y dos marineros para su conducción a Arica. El *Huáscar* reasumió su derrota hacia

	Cobija, donde recaló a las 8h am. Se envió al teniente Pedro Rodríguez Salazar para que notificase a las autoridades la decisión de destruir las seis embarcaciones presentes. En esta oportunidad fueron remolcadas al costado del monitor, barrenadas y hundidas. Se desembarcó a los 3 tripulantes chilenos capturados en la *Coqueta*. Se tomó información de que la *Covadonga* había estado en Cobija muy averiada. Terminada la operación zarpó de Cobija gobernando en demanda de un velero avistado por el Oeste, dos horas antes de entrar a este puerto, el que interceptado a las 2h pm. resultó ser la barca nicaragüense *Emilia* con 13 tripulantes de dotación, de los cuales 10 eran chilenos. Venía de Huanillos de Bolivia con destino a Lota, con un cargamento de metales, pero no teniendo los papeles en regla, se le hizo buena presa, transbordando a los chilenos presos al monitor. Se nombró al teniente José Melitón Rodríguez, aspirante Tizón y Bueno, guardián Ríos y ocho marineros para conducirla al Callao. Esta barca había llevado antes carbón a Antofagasta. A las 3h 40m pm. enrumbó hacia Tocopilla, arribando a las 8h pm. Se arrió la falúa y se procedió al reconocimiento de tres veleros ingleses: *Minstrel King*, *Mary José* y *Emma Torres*, los dos primeros en el puerto y el último en caleta Duendes. Se tomó nota de la presencia del *Chalaco* el lunes 26 y la captura de la barca *Anita*. Igualmente que el domingo 25, cuando la *Covadonga* pasó por este puerto después del combate de punta Grueso, se hallaba tan averiada que se temía por su hundimiento durante el viaje al Sur. Siendo las 9h pm. el *Huáscar* zarpó hacia el Norte.
Jueves 29 de mayo	Durante la noche el *Huáscar* continuó su derrota al Norte cerca de la costa. Al amanecer reconoció punta Patache, llegando a Patillos a esos de las 9h am., en donde se tomó información de

	la presencia del general Prado en Iquique, reasumienfo el rumbo a ese puerto. A eso de las 3h 30m pm. se avistó un velero en el horizonte, que interceptado y reconocido resultó ser la fragata inglesa *Edith Loma*, que venía con un cargamento de carbón para Arica. Luego se reasumió rumbo hacia Iquique en donde se fondeó a las 5h 30m pm. Se desembarcó al 3er. comandante capitán de fragata Ramón Freire, quien sufriera heridas durante el combate del 21. Lo acompañó el doctor Santiago Távara. También pasaron a tierra el corresponsal Reyes, y el señor Cucalón. Se recibió la visita del capitán de puerto y del HMS *Pelican*. De inmediato se inició la faena de carbón. Poco después de las 6h pm. se recibió la visita del Director Supremo de la Guerra, general Prado, a quien Grau informó del resultado de su comisión, recibiendo al mismo tiempo las instrucciones convenientes para tomar carbón en Ilo. en el caso de no poder hacerlo el viemes 30 en Iquique. También se descargaron 35 de los 38 rollos de alambre telegráfico decomisados en Mejillones. Poco después de las 8h pm., el *Huáscar* zarpó y se hizo a la mar rumbo al Oeste para franquearse del puerto y mantenerse en las cercanías a una velocidad de 2 á 3 mph.
Viernes 30 de mayo	Después de navegar toda la noche, a las 6h am., el *Huáscar* asumió rumbo en demanda del puerto, aumentando el andar a 8 mph. A las 7h am. avistó una barca navegando de la vuelta de afuera, pero a las 7h 50m am. un nuevo avistamiento por el Norte a unas 5 millas, indicó que ahora sí se trataba de tres buques de una división de la escuadra chilena, de los cuales el *Blanco* y *Magallanes*, iniciaron la caza del monitor, en tanto que el *Cochrane* y el *Abtao* recalaron en Iquique. Cumpliendo instrucciones de Prado, Grau los evadió durante 7 horas, según se detalla en párrafo posterior, dirigiéndose a Ilo. A las

	4h 45m pm. se avistó vapor que navegaba al Sur. Ambos acortaron distancia para reconocerse. A 6h 10m pm. se ordenó zafarrancho de combate y a 6h 20m pm. el *Huáscar* disparó un cañonazo con pólvora, pero en lugar de parar, el vapor inició retirada a todo andar, incluso largó una lancha. Se le dio caza hasta las 7h 50m pm. desistiendo de ella por su mayor andar. El monitor reasumió su rumbo hacia Ilo. Era el *Matías Cousiño*, según se detalla en párrafo posterior.
Sábado 31 de mayo	Continuó la navegación toda la noche en demanda de Ilo/Pacocha. A las 6h am. se reconoció el morro de Sama y a las 8h am. la punta de Coles por la proa. A las 11h 30m am. el monitor fondeó en caleta Pacocha, dando inició de inmediato a la faena de carbón. Después de recibir alrededor de 70 toneladas de carbón, el *Huáscar* zarpó de Pacocha a 10h 15m pm. y luego de franquear el puerto y punta de Coles, navegó toda la noche en demanda de Arica. A las 4h am. el *Matías Cousiño* fondeó en Iquique.
Domingo 1° de junio	Luego de navegar toda la noche, el *Huáscar* se amarró a boya en Arica a las 10h 30m am. Grau recibió la visita del contralmirante Montero y autoridades del puerto. El buque también fue visitado por numerosos paisanos. La faena de carbón se realizó hasta las 6h 35 m. pm. en que se largó de la boya y el buque navegó para franquear la isla Alacrán y luego enrumbar hacia Pisagua.
Lunes 2 de junio	Luego de navegar toda la noche,y encontrarse a las 3h 45m am. por punta Pichalo, el *Huáscar* se mantuvo voltejeando frente a Pisagua, enrumbando al puerto hasta quedar amarrado a la boya a las 8h am. De inmediato inició la faena de carbón que duró hasta las 7h 20m pm., en que habiéndose arriado en tierra una señal convenida, el monitor se alistó para zarpar, lo que cumplió poco después de largar de la boya. En

	Pisagua se reembarcaron el periodista Reyes, el Dr. Távara y Cucalón, que el 29 no alcanzaron a tomar el buque, ni tampoco el 30 por lo que se ha visto. Grau menciona en su informe, que durante la estadía en Pisagua recibió instrucciones de Prado por telégrafo desde iquique y que salió a cumplirlas. A las 7h 35m. pm. enrumba hacia Iquique. El personal se ocupó en estibar en las carboneras el carbón que había en cubierta recién embarcado. Navegó para pasar a unas 15 millas de distancia de Iquique y reconocer la costa de cerca.
Martes 3 de junio	Se continuó navegando en sentido general SE. y a eso de las 5h 50m am., encontrándose entre Huanillos y punta Lobos, se avistó a 10 millas del *Huáscar*, dos vapores, sobre los cuales enrumbó, suponiendo en base al telegrama de Prado, de que se trataba de las corbetas *Chacabuco* y *O'Higgins*. A su vez los dos buques también se dirigieron al monitor, reconociéndoseles a las 6h am. como *Blanco* y *Magallanes*, que a su vez identificaron al *Huáscar*. De inmediato el monitor cambió de rumbo al Oeste, aumentó velocidad con el fin de evitar un combate, iniciándose una fase de persecusión, con una distancia inicial de unas 5 millas, y que habría de durar hasta poco más de las 12h pm., como se detalla en el párrafo posterior.
Miércoles 4 de junio	Comenzó el día de la fecha con el *Huáscar* perseguido por el *Blanco*. La *Magallanes* rezagada completamente. A las 12h 40m am. comprendiendo Williams Rebolledo que no alcanzaría al monitor, abandonó la persecusión y se reunió con la cañonera, enrumbando al Sur. A continuación el *Huáscar* enmendó su rumbo para dirigirse en demanda de punta de Coles hasta las 10h 40m am., que teniéndola a la cuadra, enrumbó al Norte, reconociendo la quebrada de Tambo y punta de Islay, gobernando sobre Mollendo, en donde amarró a la boya a las 5h pm. Grau pues,

	decidió dirigirse al Callao a partir de este día. En Mollendo el *Huáscar* fue recibido con gran estusiasmo por el pueblo. Del Campo describe que se recibió la visita de todas las autoridades y muchas personas del puerto, para expresarle sus felicitaciones y bienvenida. A las 8h 50m pm. el *Huáscar* largó la boya e inició su viaje al Callao.
Jue. 5 / sáb.7 de junio	Entre estas fechas, el *Huáscar* navegó a lo largo de la costa reconociéndola en dirección Norte, a velocidades que variaron entre 4 á 8 mph. El jueves reconoció las radas de Atico y Chala. El viernes las caletas de San Juan y San Nicolás. No reconoció los puertos comerciales. El sábado 7 ingresó a la bahía del Callao y a 10h pm. amarró a boya por proa. Cabe recordar que no tenía anclotes en proa pues los había echado al mar durante la segunda persecución por el *Blanco*. La máquina se apagó, después de haber estado en servicio permanente durante 26 días. En la guardia de 8 a 12m pm. del sábado 7, el teniente Palacios registró que vinieron varios comandantes a bordo.

Llegaba al primer puerto tras 22 días de exitosas operaciones de guerra en el litoral Sur. Grau, al presentar su informe manifestó: "que durante el combate con el *Blanco* cayó un hombre al agua sin que fuera posible hacer nada para salvarle más que botarle un salvavidas, acontecimiento del cual tuve noticia con mucha posterioridad debido a que solo fue apercibido por uno de los individuos de la tripulación. La persona caída es el joven Antonio Cucalón, quien se presentó en el Callao solicitando un puesto cualquiera a bordo para prestar sus servicios en defensa de su patria y fue tanto su empeño y entusiasmo que le acepté como ayudante del Detall y ha cumplido con su deber, particularmente en los lances de peligro".

El *Diario de la Campaña*[381], consignó algo insólito con respecto a la presencia del monitor el 27 de mayo en Antofagasta, como sigue:

> "A las 11h a.m. estábamos en el fondeadero muy próximos a tierra, le recorrimos varias veces observando la alarma general que dominaba en tierra: los pobladores abandonaban la ciudad y se dirigían a los cerros; el

ferrocarril con un gran número de carros funcionaba internando artículos de todo orden; los fuertes cubiertos y el ejército tendido en todo el contorno, hacia el Norte y hacia el Sur. Mientras esto pasaba en tierra, había a bordo de este buque una tranquilidad particular; parecía que nuestra entrada tenía lugar en un puerto amigo, pues no estábamos en son de combate, ni preparados siquiera para hacer prontamente fuego en un momento dado, por el contrario, levantadas nuestras falcas, trincados los cañones y la gente ocupada en preparar una rastra; esto a tiro de pistola de la playa, al alcance mismo de la voz, habría sido de fatales consecuencias si el enemigo más conocedor de nuestra situación y menos impresionado hubiese dado una sorpresa descargando sobre seguro su artillería y fusilería.

No quedó en esto nuestra imprudencia. En la misma situación y estado desprendimos dos embarcaciones tripuladas con oficiales, guardia marinas y veinte hombres más o menos y a la par que éstas rastreaban el cable por un lado el mismo buque lo hacía por el otro. Asi éste último quedaba sujeto a la rastra, mientras todos a bordo almorzaban tranquilamente.

¿Qué habríamos hecho si los fusileros de tierra cubiertos, como estaban, detrás de los peñascos de la playa hubiesen roto sus fuegos sobre nuestras embarcaciones y aún sobre la gente del buque que necesariamente habría tenido que cortar el calabrote de la rastra a descubierto, izar embarcaciones, arriar falcas, destrincar la artillería y dar principio a los fuegos?

Afortunadamente nada de esto sucedió, concluimos el almuerzo y volvimos a la rastra. La primera vez sin resultado; se volvió a largar y pronto a las 3h 45m p.m. después de trabajar en levarla divisamos el cable tomado por ella; se llamaron entonces las embarcaciones y se izaron y se continuó con algún trabajo cobrando a bordo por el calabrote. Finalmente se afirmó a bordo el chicote del lado de afuera y se cortó el cable largando el otro chicote".

Por su parte, José Rodolfo del Campo comentaba que al entrar a Antofagasta el 27, no había bandera chilena alguna, ni las defensas hacían fuego, a pesar de la corta distancia. Dice que el rastreo y pesca del cable no fue muy pesado, porque "a los pocos minutos se encontró el cable y se cortó sin gran dificultad". Por supuesto que esto no coincide con lo que se ha consignado del *Diario*, según el cual toda esta operación tomó desde las 11h a.m. hasta las 5h p.m., más de seis horas y no pocos minutos.

Un balance artillero del primer combate de Antofagasta, el 26 de mayo arroja:

- N° de tiros del monitor: 16 de a 300; 8 de a 40
- Blanco: baterías de tierra y máquinas condensadoras. Se ignoran efectos.

- N° de tiros de las baterías: más de 80
- Impactos recibidos: 2 en el casco por el costado de estribor; otros en la arboladura de dirección oblicua de manera que uno no penetró y el otro produjo en la bobedilla una hendidura de 6 pulgadas de largo x 4 pulgadas de ancho x 1 pulgada de profundidad.
- No hubo muertos ni heridos

Lo que resalta del combate de Antofagasta es que estando en el fondeadero y expuesto a la marejada normal en la rada, Grau no citara como negativo el balance del buque ni el estado de entrenamiento artillero.

También es interesante notar el comentario de Grau que dice:

"...hubiese podido continuar, desde que él había sido provocado, pero la consideración de lastimar intereses neutrales y de que este ataque se dirigía contra los pobladores indefensos, aunque no me corresponde la responsabilidad de los resultados, me decidieron a no emprenderlo".

Cabe comentar que casi una hora del combate fue nocturno. Así aparece en las páginas 77 y 78 del *Diario de Bitácora del Huáscar*, en las guardias de 4-6 p.m. y 6-8 p.m. de los tenientes Santillana y Diez Canseco, respectivamente. Esta era una experiencia en la historia artillera de la Marina y quizás por eso no hubo más precisión en los tiros, ni determinar si las chimeneas de las condensadoras fueron averiadas.

El *Diario de la campaña,* con ocasión de la estadía del *Huáscar* en Cobija el 28, consignaba:

"La autoridad no opuso resistencia alguna y se procedió a traer al costado las seis lanchas que había a flote; sin embargo algunos extranjeros y uno de los empleados chilenos vinieron de tierra a reclamar como propiedades suyas las lanchas tomadas y como no se les concedía lo que pedían se regresaron a tierra conformándose con pedir solamente los prisioneros que tripulaban la *Coqueta* y que a consecuencia de esto fueron desembarcados.

Llamó mucho la atención un incidente que revela mucho candor o mucha malicia de parte del empleador chileno que vino a bordo. Aparte de la natural franqueza con que aparentaba tranquilidad, pidió que le paseasen el buque y particularmente que le enseñasen la torre y los cañones. Por supuesto que tal solicitud fue cortésmente rechazada.

Mientras se ejecutaba la traslación de las lanchas y desde que entramos al puerto se notó mucho movimiento en la población; abandonaban en dirección a los cerros en la creencia de que iban a ser bombardeados. La tropa misma, constante como de 50 a 60 hombres, se retiró al interior haciendo maniobras de guerrillas como para presentar poco blanco.

Una vez con las lanchas al costado se le tomó a remolque y salimos

del puerto, destrozándolas e incendiándolas sucesivamente..."

Por su parte, del Campo reseñó sobre la misma situación en Cobija, lo que sigue:

"No habíamos acabado de inutilizar las lanchas, cuando recibimos la visita del señor Henriot, que venía en representación de aquella población, a suplicar al Comandante Grau que no bombardeara el indefenso puerto y no destruyera las lanchas que les haría falta para la descarga de las mercaderías. El Comandante Grau contestó muy cortésmente al señor Henriot que la misión del *Huáscar* no era incendiar pueblos indefensos y que, por consideración especial al comercio extranjero de Cobija, dejaría dos lanchas para su servicio.

En esta confianza se retiró el señor Henriot, dando las gracias al Comandante Grau y manifestando sus agradecimientos por la manera como había sido tratado por los marinos peruanos. En este puerto se desembarcó a los tres marinos chilenos que tripulaban la goleta *Coqueta*".

Por supuesto que sobre las acciones del 21 de mayo, hubo muchas opiniones, unas en el siglo XIX y otras en el siglo XX. Así, Donald E. Worcester opinaba que el desigual combate produjo un héroe naval para Chile, y una ruinosa victoria para el Perú. Se rompió el bloqueo pero a un alto costo. Sólo le quedó un blindado que era inferior a cualquiera de los chilenos y cita a Mahan: "Toda guerra debe ser agresiva, pues a menos que se dañe al enemigo, obviamente éste no se sentirá atraido a un enfrentamiento". Como en sus operaciones sucesivas al sur el *Huáscar* evadiera dos veces al *Blanco* en razón de su velocidad, al igual que lo hiciera la *Magallanes* en el combate de Chipana, vuelve a citar a Mahan y dice:

"El objeto de una escuadra no es perseguir ni escapar, sino controlar los mares. Cuando se confía en la velocidad no en la fuerza, se puede diferir la destrucción, y evitarla quedándose en puerto. El factor dominante en la guerra no es la velocidad sino el poder ofensivo. El poder no existe por la movilidad, pero la movilidad sí, por el poder. El poder superior al final sepultará al inferior. En el intervalo, sin embargo, se habrá perdido tiempo vital"[382].

Cabe resaltar que estas citas de Mahan aparecieron despues de la guerra, pero sus lecciones estratégicas eran perfectamente aplicables al análisis en cuestión, pues son como constantes en la guerra naval.

El teniente Theodore B. Mason[383], que estuviera embarcado en el *Pensacola*, buque insignia del contralmirante R.P. Rodgers, Jefe de la Estación de las Fuerzas Navales de Estados Unidos en el Pacífico durante el conflicto, tuvo ocasión de observar de cerca la guerra naval. Con ese motivo, escribió en 1883 una obra *The War of the Pacific*

Coast of South America between Chile and the Allied Republics of Peru and Bolivia 1879-1881. Allí presenta un análisis muy interesante sobre los tres países en los aspectos político, económico, social, militar y naval, en base a los partes oficiales que se publicaban de los combates navales, los comentarios periodísticos, y conversaciones con personas enteradas o que se decían estar enteradas.

Así, está en lo cierto cuando expresa que los periódicos exigían la guerra, pero no lo está cuando consigna que en el combate de Chipana la corbeta *Unión* fue seriamente averiada por la *Magallanes*; en otro pasaje menciona que tanto en Mollendo como en Pisagua los botes chilenos fueron despachados por los buques para avisar de sus intenciones y destruir lanchas, lo cual no coincide con los partes peruanos ni con los propios del almirante Rodgers, quien escribía sus informes en base a los de Mason. Respecto del combate de Iquique, expresa que Grau y More estuvieron equivocados en sus partes al citar que la *Esmeralda* y la *Covadonga* tuvieran ametralladoras, afirmando en cambio que el *Huáscar* tenía una Gatling. Respecto a la comunicación por cable en la zona del teatro de la guerra expresa con razón, que: "Esta línea introdujo un nuevo aspecto en la guerra que hasta entonces no estuvo considerado en el derecho internacional". En el Congreso del Instituto de Derecho Internacional, realizado en Bruselas, en setiembre de 1879, se adoptó en una resolución, que se reproduce en la nota respectiva, de la cual se aprecia las tendencias que se habría de adoptar en el futuro.

Por su parte, el teniente J.F. Meiggs[384], oficial del *Pensacola* también escribió un artículo sobre la guerra que apareció en el *Proceedings*. Sobre la presencia de la escuadra chilena frente al Callao el 22 de mayo, dice:

> "La excitación en esa ciudad y en Lima fue intensa; se dotaron las baterías de tierra, y los buques mercantes enmendaron fondeaderos para quedar fuera del sector de fuego de los cañones, y los buques de guerra buscaron la protección de las baterías. Williams Rebolledo no quiso correr riesgos y regresó al Sur".

Respecto al combate de Iquique, dice lo mismo que Mason, pero agrega: "Con toda seguridad se libró un buen combate. El heroico valor y devoción de los marinos chilenos puede servir de ejemplo en cualquier marina". Los detalles de los espolonazos del *Huáscar* fueron proporcionados por el capitán de navío Grau en conversación con el almirante Rodgers. Las operaciones del *Huáscar* después del 21 no tuvieron importancia.

6.13. LAS OPERACIONES DE LA ESCUADRA CHILENA DEL 17 DE MAYO AL 7 DE JUNIO

6.13.1. La expedición al Callao[385]

Con la llegada del *Cochrane* a Iquique el 15 de mayo procedente de Antofagasta, tocando en Huanillos y Pabellón de Pica en donde echó a pique o se apoderó de las pocas lanchas que se libraron de la destrucción durante la primera expedición, la escuadra de Williams Rebolledo estaba completa. Todos los buques rellenaron carbón, en tanto se recibían noticias sobre los daños causados el 15 por la *Esmeralda* al disparar contra blancos en tierra. Así, uno de los proyectiles impactó en un establecimiento de resacar agua, hirió a dos trabajadores y averió la maquinaria. Otro perforó la chimenea de la fábrica y otro estalló en el estanque del gasómetro que, por la pequeña cantidad de gas que contenía, escapó de explotar. El 16 de mayo, se realizaron experimentos de botes torpedo con mecanismos de explosión eléctrica, a satisfacción de los interesados.

Excepto la *Esmeralda* y *Covadonga*, todos los buques presentes recibieron orden de prepararse para zarpar en ese día a las 4h p.m. Ningún comando conocía de qué se trataba, Suponían era una operación importante. Williams Rebolledo había tenido la precaución de mantener en absoluto secreto la misión que se proponía llevar a cabo. Ni siquiera el Mayor de Órdenes de la Escuadra, sabía de qué se trataba.

Cabe anotar que el 25 de abril de 1879, el Ministro interino de Guerra y Marina, Antonio Varas, requirió del almirante Williams Rebolledo su opinión sobre dos planes: bloqueo del Callao, y desembarco en Iquique con un cuerpo de ejército. En ambos proyectos se le exponía al almirante el papel que se esperaba de la escuadra, y que para el segundo "la preparación de ese acto demandaba un espacio de tiempo más o menos largo, pero que no es dado fijar en este momento. Con todo, creo que sería suficiente para que la escuadra de su mando estableciera el bloqueo del Callao, si Ud. creyere que esta operación, según lo manifestado más arriba, era conveniente para la consecución del fin de la guerra".

Así, pues, había uno inmediato: el bloqueo del Callao. El otro, el desembarco en Iquique, de plazo algo más largo. El 9 de mayo, Williams Rebolledo emitió su opinión sobre ambos proyectos. El primero no lo consideraba válido para lograr el fin que se perseguía. Para

esto, decía: "No diviso otro medio que el de ir a buscar al enemigo al Callao y comprometerlo a un combate por algún acto de hostilidad o violencia, pero del todo extraño al propósito de un bloqueo y a las formalidades consiguientes a este acto".

En cuanto al segundo, decía: "Es probable que la guerra tome una nueva faz, obligando al Perú a cambiar radicalmente su actual política de ofertas y vacilaciones. Es indudable que esta ocupación traería como consecuencia inevitable la caída de Prado y el desprestigio de su ejército".

Más tarde, el 31 de mayo, el nuevo Ministro de Guerra y Marina, B. Urrutia, se dirigió al almirantè Williams Rebolledo y le hizo un recuento de su proceder con respecto a su carta del 10 de mayo en respuesta a la del 25 de abril, con los dos proyectos de planes, en la cual se había pronunciado a favor de la ocupación de Tarapacá; en contra al bloqueo del Callao y porque la escuadra no se dividiese. Que sin embargo, en otra nota de 14 de mayo de Williams Rebolledo al Comandante General de Marina, Eulogio Altamirano, le comunicaba que emprendería el bloqueo de Arica, por lo que cabía suponer que tal operación había sido coordinada con el General en Jefe del Ejército del Norte. Más al día siguiente 15, le decía al Comandante General de Marina que el anunciado bloqueo de Arica con parte de los buques de la escuadra era falso, y "que sus propósitos son otros", pidiéndole comunicara al Gobierno el contenido de su carta del 15 y "que se le excuse por no participar oficialmente su propósito".

Así, Urrutia enrrostraba al almirante Williams Rebolledo no saber dónde escribirle, al haber salido de Iquique el 15 (sic) con el grueso de la escuadra, dejando allí a cargo del bloqueo a los dos buques más débiles. Urrutia, sin desconocer la libertad de acción de que debía gozar para operar coordinadamente con el Gobierno, le decía a Williams Rebolledo: "...que en todo caso debe mantener al corriente a este Ministerio de las determinaciones que Ud. tome, por reservadas y apremiantes que ellas sean. La responsabilidad del Gobierno y la natural subordinación impuesta por la ley a todos los jefes prescriben y aconsejan esta conducta".

A esta nota del ministro Urrutia, el almirante Williams Rebolledo contestó el 12 de junio, que tal como lo informase al Comandante General de Marina, la misión que emprendiera el 17 (de mayo) dependía en gran parte del sigilo y reserva con que debía obrarse y por eso no informó, pero que en su oportunidad, " adopté el único temperamento posible: el de dar cuenta privadamente al señor Comandante General de Marina de mis propósitos", solicitándole informase al

Gobierno, y concluía: "Si mis operaciones no dieron el resultado que me proponía, ello es debido a los azares de la guerra, que a menudo destruyen los planes bien combinados; pero de ningún modo a la reserva que me había impuesto y que juzgaba indispensable".

El plan de Williams Rebolledo no merece mucho tratamiento. El mismo Bulnes dice que como el plan no se realizó sería inoficioso discutirlo, pero resume sus defectos como sigue:

1. No debió la Escuadra emprender su viaje sin cerciorarse de que la acompañaba el *Matías* aunque hubiera tenido que esperarlo.
2. La escuadra no tuvo servicio de exploración. Marchó siempre unida.
3. La vuelta fue un desastre que pudo costar la pérdida de las corbetas, porque tuvieron que lanzarse al Sur en distinta dirección cada una, navegando a la vela por falta de carbón; los blindados y la *Magallanes* apenas con el suficiente combustible para continuar el viaje".

"¿Qué perturbación ofuscaba la vista del ilustre marino que guiaba la escuadra?", continúa Bulnes. Quizá la primera parte de lo que sigue lo explique, al transcribir un comentario que don Rafael Sotomayor anotó en su *Diario* para el 24 de mayo:

> "El almirante piensa, por lo que me dice, que el viaje al Callao lo ha hecho para que la opinión de la prensa de Chile se satisfaga, pero que él ha demostrado la dificultad de emprender nuevas tentativas. Vuelve a pensar en el plan que yo le había propuesto de ocupar a Iquique, y abandona la idea de pasar a Arica por falta de carbón".

Pero, ¿en qué consistió en términos generales, la expedición de Williams Rebolledo al Callao? Como se ha visto, el 15 de mayo toda la escuadra chilena estaba en Iquique. El 16 a diversas horas y en distintas direcciones, zarparon todos los buques excepto *Esmeralda*, *Covadonga*, *Magallanes* y *Blanco*. Estos dos últimos esperaron hasta el 17 la llegada del vapor del Sur, el *Ilo*, por si traía alguna correspondencia oficial que alterase la concepción del almirante. No fue así, pues el vapor llegó y zarpó en ese día dejando en el puerto a cuatro buques. Una hora y media más tarde zarpaban el *Blanco* y *Magallanes*. Estos navegaron hacia el Norte y estando frente a Pisagua fueron avistados por el *Ilo*, y de ahí los posteriores informes de su capitán en Arica y al *Oroya*, de que la escuadra chilena estaba por el Norte, pero sin saber exactamente dónde. El gráfico de la página 605 muestra detalles del viaje de ida y de regreso.

El mismo 17 Williams Rebolledo reunió a toda la escuadra a unas 40 millas al Oeste de la costa y puso rumbo a las islas Hormigas de Afuera a unas 30 millas al Oeste del Callao. Entre los buques que conformaban la expedición, estaba el *Matías Cousiño* cargado con

800 toneladas de carbón. En la primera noche se separó del grueso, y se quedó voltejeando frente a la quebrada Camarones hasta el 30 de mayo, en que fue perseguido por el *Huáscar*, logrando escapar.

Con excepción del comandante del *Abtao*, nadie sabía de qué se trataba específicamente. Tampoco en Valparaíso, Santiago, Antofagasta, Lima, ni por supuesto Prado y, por la distancia a que navegase de tierra, no fue avistado por mercante alguno. Como el convoy peruano saliera del Callao el mismo 16 para el Sur, ambos se cruzaron sin verse, conforme se ha mencionado. Es recién el 18 de mayo, durante la travesía al Norte, que Williams Rebolledo difunde su plan de ataque contra los buques de la escuadra peruana surtos en el Callao y bajo la protección de las baterías de la plaza. Para llevarlo a la práctica, organizó las secciones siguientes:

1ra. Sección: *Abtao*, *Blanco* y *Cochrane*
2da. Sección: *Chacabuco*, *O'Higgins* y *Magallanes*
Sección Especial: Botes-torpedo
Apoyo logístico: transporte *Matías Cousiño*

La concepción táctica consistía en llevar a cabo un ataque sorpresa entre las 2 y 3 de la mañana, o antes si las circunstancias fuesen favorables. Todos estarían en oscurecimiento total. Lo iniciaría el *Abtao*, actuando de brulote y con tripulación reducida, maniobrando a la hora indicada para ubicarse entre la línea de los buques peruanos fondeados y las baterías de costa, y al hacerlo haría fuego con su artillería por última vez. Luego se le prendería fuego, se haría explotar su santabárbara y sus calderas, tomando providencias para el abandono oportuno de la dotación. Al mismo tiempo, por cohetes daría a conocer si la línea de buques peruanos estaba orientada Norte-Sur o Este-Oeste.

Los blindados, al ver la luz del *Abtao*, harían fuego de inmediato contra los buques peruanos, preparándose para usar el espolón. De ser favorable, también dispararían contra la población. Se replegarían hacia la 2da. Sección previa señal de cohetes del *Cochrane*. La sección de botes-torpedo estaría conformada por lanchas de los blindados y de la corbeta *Chacabuco*, los que aprovechando la confusión maniobrarían para aplicar sus torpedos, de preferencia a los blindados peruanos. Se replegarían con la misma señal del *Cochrane*.

Las corbetas de la 2da. Sección se ubicarían a retaguardia de los blindados, a distancia conveniente. Al incendiarse la *Abtao*, abrirían fuego contra las baterías y población, evitando acercarse a menos de 2,000 metros de aquellas. Cuidarían de no dañar buques extranjeros, mercantes y de guerra. La *Magallanes* maniobraría para prestar auxilio

y recoger náufragos, despues de incendiarse la *Abtao*. Finalmente, el *Matías Cousiño* se ubicaría a retaguardia, listo para acercarse al buque que lo llamase.

Este plan sería leído en todos los buques el día anterior a la noche del ataque. Williams Rebolledo emitió órdenes complementarias y de detalle los días 19 y 20, y el 21 con la arenga respectiva, anunciaba que esa noche se llevaría a cabo el ataque anunciado[386].

La fuerza chilena llegó a Hormigas el 21. En la noche de este día se aproximó a ocho millas de la isla San Lorenzo, y el 22 amaneció al Norte del Cabezo, sorprendiendo a los chalacos. Pero Williams Rebolledo mismo también resultó sorprendido. Un solitario pescador italiano fue el que informó que cuatro días antes habían salido para el Sur los blindados y tres transportes. Eran "los azares de la guerra" según Williams Rebolledo. Muchos supuestos no válidos, habría que acotar, sin planes alternos. Todos los despliegues iniciales fueron cancelados y, por supuesto, inició de inmediato el regreso al Sur, pero en condiciones desfavorables. Así, por la falta de carbón que limitaba el andar; hizo escala en San Nicolás para trasbordar todo el carbón de las corbetas al *Cochrane* y *Magallanes*; en las calderas de las corbetas se presentaron fallas; el *Abtao* tuvo que ser remolcado parte de la travesía. Williams Rebolledo ordenó el regreso independiente de las corbetas, navegando a vela. La *O'Higgins* llegó a Valparaíso el 14 de junio y allí permaneció mientras se efectuó el cambio de sus calderas. La *Chacabuco* se dirigió a Iquique[387].

El 26 en la tarde la *Magallanes* interceptó al vaporcito peruano *Ballestas*, procedente del Sur, que informó del combate del 21 de mayo, noticia que confirmó el 28 el ministro Domingo Godoy nombrado al cargo en Colombia, pasajero en el vapor *Amazonas*, interceptado en las inmediaciones de Mollendo. Ese mismo 28 la *Magallanes* y el *Abtao* rastrearon durante seis horas el cable submarino en Mollendo, sin éxito. Cabe recordar que fue el capitán del vapor *Amazonas*, interceptado pocas horas despues por el *Limeña* y conocedor de la presencia de aquellos dos buques chilenos en Mollendo, quien se negara a dar información, tal como se ha relatado en otro párrafo.

El 30 a eso de las 7h 30m a.m. encontrándose el *Blanco* y la *Magallanes* en las inmediaciones de Pisagua, avistaron al *Huáscar* e iniciaron su primera persecución, sin éxito, como se comenta en otro párrafo. Al amanecer del 31 estaban fondeados en Iquique los dos blindados chilenos, la *Magallanes* y el *Abtao*. Grande fue la sorpresa de Williams Rebolledo al enterarse de que esa madrugada había ingresado

el *Matías Cousiño* luego de escapar a la persecución del *Huáscar*, resolviéndole así su problema logístico de combustible. Las cosas del azar.

El 2 de junio, Williams Rebolledo intuyendo que el *Huáscar* continuaría sus operaciones en el Sur, zarpó con el *Blanco* y la *Magallanes* y, en efecto, en la madrugada del día siguiente avistaron y persiguieron al monitor peruano durante casi 18 horas sin éxito, como se verá en otro párrafo.

6.13.2. Reacción por la expedición al Callao

El 22 de mayo, el Comandante General de Marina informaba al Director de Marina que[388]:

> "A las 7h 25m a.m. del día de hoy, al disipar la niebla, se han avistado como a 6 millas al Norte de este puerto seis buques de guerra formados en línea, que no deben ser otros que la Escuadra chilena. Inmediatamente he impartido las órdenes convenientes para que los buques de la Escuadra Nacional se pongan en son de combate, y he dado los avisos respectivos para que esta notificación llegue a conocimiento del Supremo Gobierno y demas autoridades de esta provincia".

Los buques de la escuadra peruana surtos en el Callao cuando se presentó la chilena, eran la *Unión*, *Pilcomayo* y los dos monitores de la 3ra. División Naval cuyo Comandante General, el capitán de navío Camilo N. Carrillo era el Comandante Superior a flote y quien ante el avistamiento de la escuadra enemiga a las 6h a.m. a unas 8 millas a sotavento del fondeadero, en coordinación con la Comandancia General de Marina adoptó las medidas que se resumen a continuación:

1. Alerta a todos los buques para el combate, y para zarpar los que pudieran. *Unión* enmienda fondeadero para no interferir con el fuego de las baterías.
2. La *Pilcomayo* zarpó a su orden a 7h 30m a.m., en tanto que los buques enemigos se mantenían a distancia. Regresó a 8h 30m a.m. y al informar sobre los buques enemigos presentes incluyó a la *Esmeralda*. Esto llevó a que el Comandante General de Marina al ampliar su informe inicial, también la mencione.
3. Estableció servicio de rondas en botes
4. A 9h 45m a.m. el enemigo se retiró hacia el Sur, desapareciendo de la vista a 11h detrás de la isla San Lorenzo. Ordenó que zarpe la cañonera para vigilancia. Regresó a las 2h p.m. e informó que la escuadra chilena navegaba al Sur a toda velocidad.
5. Ordenó embancar calderas y continuar con los ejercicios y trabajos.

6. Al anochecer zarpó la *Pilcomayo* en vigilancia. A la 1h 5m a.m. del 23, avistó un vapor, y disparó un cañonazo de alerta que motivó zafarrancho de combate en todos los buques. Reconocido resultó ser el *Limeña* que fondeó a 2h 30m a.m., procedente de Pacocha de donde saliera el 20 de mayo en la noche, después de desembarcar 70 toneladas de carbón y alambre de telégrafo. La cañonera regresó a su fondeadero a las 6h a.m.
7. Los operarios ingleses que trabajan en las calderas de la *Unión* no se hicieron presentes[389].

Las medidas fueron dictadas de acuerdo con el Ministro de Guerra y Marina, quien se constituyó en el puerto al recibir su primer telegrama. Muchos jefes y oficiales se presentaron para ofrecer sus servicios "deseosos de compartir el día de gloria que era de esperarse de la entendida arrogancia del jefe de la escuadra enemiga"[390]. El *ANEXO A* presenta la relación de asistentes.

El 22 de mayo, La Puerta emitió la proclama siguiente:

"Conciudadanos

La escuadra chilena se presentó hoy en nuestro puerto del Callao; pero se retiró en breve, sin saludar la plaza con un tiro de cañón siquiera; la nuestra no imitará este ejemplo cuando se presente en los puertos enemigos. ¿Se habrán calmado los instintos feroces, o será que se han amilanado al considerar que en una plaza fuerte como la del Callao no se puede asesinar impunemente a mujeres y niños?

Compatriotas:

El entusiasmo con que hoy se han apercibido al combate la Marina, el Ejército y las Guardias Nacionales y Gendarmerías de Lima y el Callao, Chorrillos y demás pueblos, hasta los cuales pudo llegar por telégrafo la voz de alerta, que dí a todos en el primer momento, ha causado en mi ánimo la más satisfactoria impresión y ese entusiasmo no puede menos que haber sido retemplado por la resuelta y patriótica actitud de los simples ciudadanos, que han volado desde el primero momento a las baterías del Callao a compartir con sus compatriotas armados en defensa de la Nación, los peligros y las glorias de un combate, que se creía inminente.

Vuestro entusiasmo, conciudadanos, ha rayado en frenesí; y sin embargo no lo habéis manifestado con algazara ni jactancia, sino con la severidad del que se prepara a castigar a un culpable.

Espero que si el enemigo vuelve a presentarse a nuestra vista, procederéis lo mismo que hoy, confiando en que si la Divina Providencia consintiera en que nuestras armas fuesen abatidas, lo pondría sin recelo en vuestro conocimiento, porque se bien que un desastre no produciría otro efecto que el de retemplar vuestro patriotismo, y que apreciaríais dignamente en cualquier caso la lealtad de vuestro conciudadano"[391].

Por su parte, el capitán de fragata José Manuel Marquina, Director de la Escuela Naval y Preparatoria, informó al Director de Marina, que con motivo de la presencia de la escuadra chilena, dispuso que todos los alumnos pasaran a tierra, a fin de calmar la ansiedad de sus padres, poniéndolos a cubierto de toda emergencia. Una vez liberado de tal responsabilidad y dejando los pontones a cargo de los inspectores de la Escuela, se presentó al *Manco Cápac* y el comandante Froilán Morales al *Atahualpa*, por si eran útiles sus servicios[392].

Varios miembros de la Armada se presentaron voluntarios para actuar en los puestos que se les asignase, y cuya relación presentó el Comandante General de Marina el 26 de mayo figurando entre los voluntarios los siguientes[393]:

Capitán de navío Gregorio Casanova	Mayor General de Escuadra
Capitán de fragata Antonio C. de la Guerra	Mayoría de Escuadra
Capitán de navío Juan B. Cobián	Comisario de Escuadra
Oficial 1° Francisco Becerra	Comisario de Escuadra
Oficial 2° Santos Martín Gordillo	Comisario de Escuadra
Auxiliar Leopoldo Noya	Comisario de Escuadra
Capitán de fragata Luis Germán Astete	Indefinido

El 26 de mayo, el capitán de puerto de Pisco dio cuenta al Comandante General de Marina de las medidas preventivas tomadas, ante un posible desembarco chileno, que no ocurrió[394].

El 27 de mayo el ministro Christiancy escribió a su gobierno en Washington que la expedición al Callao de la Escuadra chilena dejó margen al Perú para transportar con seguridad un fuerte contingente de ejército con munición y pertrechos, a ciudades del Sur, Mollendo, Pisagua e Iquique y transportar también parte del ejército boliviano de Arica a Pisagua permitiendo la reunión de los ejércitos peruano y boliviano[395].

La noticia de la presencia de la escuadra chilena en las proximidades del puerto se difundió con inusitada rapidez, pues a eso de las 7 de mañana, escribió el corresponsal de *El Comercio* en el Callao: "un inmenso gentío ocupó el muelle y todas las eminencias de la ciudad, desde donde se podía ver a la escuadra chilena"[396].

En general, las baterías estuvieron listas en poco tiempo. Los cañones cargados y los artilleros en sus puestos sólo esperaban estuvieran a distancia de tiro para abrir fuego. El prefecto del Callao, Antonio Rodríguez Ramírez, informó que las baterías de su mando se mantuvieron en un estado que no dejaba que desear, "servidas por diestros y numerosos artilleros, que desean combatir y que llegado el caso

sabrán mostrarse dignos de la santa causa que defienden". El entusiasmo era indescriptible. "Del Callao no se han movido sino algunas mujeres, acompañadas de poquísimos hombres. En cambio de Lima han venido más de 6,000 en busca del peligro guiados por el amor a la Patria".

El Ministro de Guerra y Marina, general Mendiburu estuvo entre los primeros en llegar al Callao. Otros fueron dos venerables ancianos vencedores de la Independencia y del 2 de Mayo de 1866, coronel Ambrosio Taboada y el sargento 1° Faustino Velarde, "que aún se sienten con brío para mirar de frente al enemigo del Perú". También llegaron los generales Cisneros, Rivarola y Segura, el Ministro de Bolivia Zoilo Flores, Nicolás de Piérola y muchos jefes y oficiales del ejército. Llamaba la atención entre éstos, el teniente coronel Elías Latorre, hermano nada menos que del comandante de la cañonera *Magallanes*.

A la Mayoría de Órdenes del Departamento, además de los ya referidos, se presentaron ofreciendo sus servicios, los siguientes:

Capitanes de navío	Federico Alzamora, Hercilio Cabieses, Manuel Palacios, José Rosendo Carreño, Lino de la Barrera y Samuel Palacios.
Capitanes de fragata	José María Sanoni, Juan Antonio Valdivieso, graduado Manuel M. Carrasco.
Capitanes de corbeta	Francisco Balta, Manuel Honorato Arriaga, Aniceto Zavala.
Tenientes 1°	graduado Miguel Espinoza, Alejandro Roldán.
Teniente 2°	Bernabé Carrasco
Alférez de fragata	Ramón Valle Riestra
Comandante del Resguardo de Arica	Juan de D. Gómez
Oficial Auxiliar de la Comisaría de la Escuadra	Leopoldo Noya
Particular	Manuel Pechú

A eso de las 3 de la tarde, la *Pilcomayo* confirmó el definitivo retiro de la escuadra chilena. El general Mendiburu ordenó que por el cable se comunique al Presidente Prado esa misma mañana a Mollendo, sobre la presencia de la escuadra chilena, y que en ese puerto se active la salida del vapor *Pacific* de la P.S.N.C. hacia Arica, llevándole la noticia. Cabe recordar que la comunicación por cable Mollendo-Arica estaba interrumpida.

Fácilmente se comprende, comentaba *El Comercio*, que la escuadra chilena había venido creyendo encontrar a nuestros buques, y que al ver su error y temiendo por la suerte de la corbeta y transportes que sostenían el bloqueo de Iquique, se apresurase a ir en su auxilio. "Confiemos en que llegará tarde".

Todavía el 23 seguían flameando en Callao las banderas desplegadas en todas las casas. La capitanía de puerto buscaba al pescador que supuestamente informó a Williams Rebolledo de la ausencia de la escuadra peruana. El 24, sin embargo, se presentó a la capitanía el pescador italiano Francisco Cenice, diciendo ser él quien estuvo a bordo de un buque chileno cuyo nombre ignora. Dijo que a eso de las 2 de la mañana del jueves, estando de pesca y algo dormido, sintió al costado de su bote una lancha a vapor, que se apoderó del mismo, llevándolo a bordo. Allí se le interrogó sobre la situación del Callao, estado de la escuadra y condiciones militares del puerto. Les dijo que varios buques habían dejado el Callao hacia el Sur, cuyos nombres no conocía por ser recién llegado al país, y que del Arsenal sacaban diariamente muchos cañones. Fue obligado a declarar bajo amenaza de pistola.

Es cierto que en el Perú esta incursión chilena produjo diversos comentarios, que coparon ampliamente las noticias de los combates del 21 de mayo y sus resultados. Así, el editorial de *El Peruano,* después de una calurosa descripción, concluía:

"Chile acaba de sufrir una derrota material y moral, en los términos que sigue:

1. No haberse presentado siquiera en Arica
2. Haber rehusado el combate en el Callao con la *Pilcomayo*, y los dos monitores.
3. Haber dejado en completa acefalía al Sur, quedando en poder de nuestros blindados y transportes.
4. La pérdida de tiempo, de carbón y de prestigio, porque tan descomunal error debe haber desalentado a sus tripulaciones.
5. Lo más importante, la falta de reflexión y de pericia militar, que les pone en la más triste de las condiciones: la nulidad"[397].

Este mismo diario, en su edición del 29 de mayo transcribió un artículo del *South Pacific Time*, que al comentar sobre la presencia de la escuadra chilena dice que nada serio era de esperar, pues hasta ahora sus "buques no han hecho más que destruir propiedad donde lo han podido hacer impunemente; ha causado algunos daños pero estos han sido exclusivamente a extranjeros".

El 29 de mayo al informar el Ministro Christiancy a su Gobierno sobre la presencia de la escuadra chilena en la mañana del 22 de mayo en

el Callao, dice que se mantuvo en mar abierto formando varias líneas, y después de permanecer varias horas sin hacer demostración alguna se dirijió al Sur. Se supone que "por pescadores supo de la partida de la 1ra. División". Entretanto, el convoy peruano se desplazaba hacia el Sur transportando tropas, pertrechos, etc. y que la escuadra peruana desconocía el paradero de la chilena habiéndose recibido en Lima la noticia del hundimiento de la *Esmeralda* y de la pérdida de la *Independencia* mientras perseguía a la *Covadonga*, y que en el momento de embestirla se varó en una roca de la cual no se pudo zafar, siendo abandonada e incendiada por los peruanos[398].

Por su parte, el almirante R.P. Rodgers también remitió al Ministro de Marina de Estados Unidos varios informes sobre las acciones navales de la guerra[399]. Asi, en su primer informe del 10 de abril, desde Iquique, expresaba que además del Cónsul y Vice-cónsul americanos, había solo otros seis de ocupación mecánico; el Cónsul se dedicaba a operaciones mineras y su familia estaba en una hacienda. Había fondeados 4 buques americanos. Calificaba de formidables a los blindados chilenos y con admirable alistamiento de combate. Creía que la "opinión pública en Lima, puede precipitar un combate". Manifiestaba haberse enterado que el Perú había comprado el blindado italiano *Venecia*, ya en viaje al Pacífico. "Hay pánico entre los numerosos chilenos residentes en Iquique, decía; los buques mercantes están repletos de refugiados y las lanchas grandes llenas de mujeres y niños, esperando la llegada de algún vapor para llevárselos. Las autoridades peruanas les brindan protección; pero esta desgraciada gente está llena de terror y ofrecen un espectáculo lastimoso para aquellos que contemplan su desgracia". En otro del 18 de abril desde Huanillos, informaba que la escuadra chilena se presentó en Huanillos y Pabellón de Pica los días 15 y 16 para notificar a los buques mercantes fondeados en espera de cargar guano, que debían retirarse del puerto. Al regresar el 18 procedió a destruir o averiar e incendiar las instalaciones de tierra, capturando lanchones para el carguío. Rodgers encontró en Huanillos 39 buques de los cuales 9 eran de bandera americana, y en Pabellón de Pica otros 19, de los cuales 2 eran de bandera americana. En su opinión era dudoso que se pudiera reconstruir todo lo destruido, además que la gente emigraba. En ninguno de los dos puertos dieron aviso de bloqueo.

El cuanto al combate de Iquique, Rodgers se refiere someramente a él en su informe del 26 y manifiesta con errores lo que sigue:

> "Los periódicos dicen que como el espolón impactó al débil buque de madera, el valiente Comandante de la *Esmeralda*, capitán Thompson (no

sabía que era Prat) chileno, descendiente de inglés, seguido por 40 de sus hombres (información errónea) saltó sobre la cubierta del *Huáscar*, esperando capturarlo por abordaje. Se supone que murieron todos. La *Esmeralda* se hundió y solo 36 (en vez de 62) fueron salvados. La *Covadonga* seguida de cerca por el blindado peruano *Independencia* escapó. Durante la persecución cerca de tierra, chocó con una roca y se perdió. El *Huáscar* al acudir en su ayuda, rescató a los hombres y luego destruyó el buque. El transporte (chileno) también escapó".

Los hechos narrados, decía Rodgers, "llegan por telégrafo pero se estima que en general son correctos. La *Esmeralda* debe haber sido hundida la víspera (el 21) de que apareciera la escuadra chilena en el Callao". Respecto a esta incursión del 22 de mayo manifestaba en esta misma fecha, que no encontró a los blindados peruanos. El 26 de mayo amplió su informe en el sentido de que al no encontrar Williams Rebolledo a los buques peruanos de su interés y estimar el peligro en que se encontraba la *Esmeralda*, *Covadonga* y Antofagasta, no dudó y enrumbó al Sur en su ayuda.

El 5 de junio, Rodgers se expresaba sobre el combate de Iquique, como sigue:

"Este combate parece destinado a ocupar un lugar entre las batallas navales registradas; y los comandantes de buque según relatos de sus adversarios, parecen haber combatido con desesperado valor, consumada habilidad y una enorme tenacidad que los iguala a Paul Jones y otros paladines del mar, cuyos nombres sirven de ejemplo a todos los marinos. Esta desesperada y desigual acción durante cuatro horas y a distancia tan corta; usando con efectividad armas menores, granadas de mano y ametralladoras, es casi increíble. La historia del combate y escape de la *Covadonga*, no puede dejar de interesar a todo oficial de marina".

6.13.3. Otras acciones chilenas del 21 de mayo a los primeros días de junio[400]

El 23 de mayo, el *Lamar* que había escapado de Iquique el 21, llegó a Antofagasta, portando la primicia del combate librado en esta última fecha, que llevara a la voladura de la *Esmeralda* al prender fuego a su santabárbara, y a la pérdida de la *Independencia* por varada en punta Grueso mientras perseguía a la *Covadonga*. Esta noticia fue recibida con cierto esceptismo, pero el 24 en la tarde, el General en Jefe Arteaga, recibió desde Carmen Alto un telegrama, cuyo texto había sido redactado y enviado por el Comandante de Armas de Tocopilla, mediante un chasque hasta Caracoles, en donde a su vez el Comandante de Armas, luego de tomar conocimiento de su contenido, lo envió con otro chasque a Carmen Alto, antigua oficina salitrera,

conectada telegráficamente con Antofagasta. En ese mensaje se informaba de la llegada de la *Covadonga* a Tocopilla el 22/23 de mayo con serias averías, que se estaban reparando según los recursos disponibles, averías sufridas durante el combate sostenido con la fragata peruana, que se había perdido totalmente en punta Grueso. La *Esmeralda* supuestamente había sido hundida en Iquique por el *Huáscar*. El comandante Condell pedía se le auxiliara mandando un transporte para tomarlo a remolque.

El mismo 24 en Antofagasta, el *Rímac* y el *Itata* daban término, por segundo día consecutivo, al desembarco de las tropas y pertrechos recibidos el 20 en Valparaíso y llegados a aquel puerto el 22, sin novedad y sin protección. Por otro lado, en la noche del mismo 24 llegó a Antofagasta un correo de Mejillones de Bolivia, alertando sobre el viaje del *Huáscar*. Arteaga ordenó que los transportes *Huanay* y *Paquete del Maule* saliesen para el Sur. A su vez el *Itata* también recibió orden el 24, de proceder a Tocopilla, en tanto que el *Rímac* zarpó el 25 en la mañana para Mejillones de Bolivia en busca de la *Covadonga*, a la que encontró ese mismo día a unas 12 millas al Sur de dicho puerto, le dio remolque y la condujo a Antofagasta, donde fondearon a las 5 de la tarde. El *Rímac* en su travesía al Norte, marchó junto con el *Amazonas* de la P.S.N.C., que se dirigía a Mejillones. Conviene recordar que este último vapor fue visitado por el *Huáscar* en este puerto.

El *Itata* fue pues el vapor que el 25 persiguiera el *Huáscar* en su viaje a Mejillones, sin poder alcanzarlo. Según refiere Ramiro Martos, estando el *Itata* a la altura de ese puerto, se encontraba en posición tal en que podía avistar al *Huáscar* por el Norte al mismo tiempo que al *Rímac* con su remolque por el Sur, navegando a 7/8 m.p.h., en tanto que el monitor solo avistaba al *Itata*. Mas bien, el monitor se entretuvo en reconocer a una goleta (o al *Amazonas*) que entraba a Mejillones, por lo cual el *Rímac* se pudo desplazar con seguridad.

El *Itata* también arribó a Antofagasta en la tarde del 25, poco después del *Rímac* con su remolque, portando la noticia del probable desplazamiento del *Huáscar* hacia el Sur, lo que evidentemente fue un alerta para el general Arteaga, que pudo adoptar medidas defensivas oportunamente. Como era costumbre, ambos transportes zarparon para pasar la noche del 25/26 fuera del puerto. Por otro lado, el 26 llegó temprano a Antofagasta, otro propio de Mejillones llevando la noticia de la presencia del monitor el 25.

El *Rímac* entró a Antofagasta a primera hora del 26. Su comandante J.I. Gana se reunió con el general Arteaga en el curso de la mañana

para coordinar las acciones ante la inminente presencia del *Huáscar*. Gana recibió orden de esperar hasta las 3 de la tarde y luego proceder a Caldera o Valparaíso. Si bien el *Rímac* regresó a puerto temprano, no sucedió lo mismo con el *Itata* que fue avistado por el *Huáscar* al amanecer del 26 por el lado sur de la bahía, iniciando su persecución. A eso de las 10 de la mañana, convencido Grau que no podría alcanzarlo, la suspendió y enrumbó a Antofagasta. Según Gana, en la boca del puerto el tiempo estaba brumoso y había marejada, probablemente consecuencia de la braveza experimentada el 23.

A las 12h 50m p.m. del 26, Gana avistó un buque que navegaba a vela hacia el fondeadero a una velocidad que no tenía relación con el viento reinante, y sin poder distinguir la chimenea. Lo consideró sospechoso y decidió zarpar con el *Rímac* a la 1 p.m. hacia el Noroeste. El buque sospechoso, al detectar la salida del transporte, arrió velas y falcas, e inició su caza a toda fuerza. Era el *Huáscar*, que le disparó una granada de a 300 que picó cerca de la popa, y afianzó el pabellón. Esta treta de la vela, curiosamente, no ha sido descrita por Reyes ni del Campo, ni por autoridad alguna de tierra, ni por Grau en su parte ni en el *Diario de Campaña* tantas veces aludido.

La persecución del *Rímac* a toda velocidad duró hasta las 2h 40m p.m., disparando el monitor varias granadas de a 300. Gana comentaba que durante 45 minutos la distancia se mantuvo, pero que fue aumentando poco a poco hasta que siendo de 3 millas (6,000 yardas), el *Huáscar* hizo su último disparo al que le faltó poquísimo (15 mts. a proa) para ser un impacto directo. Todo indica que el monitor desarrolló 11 m.p.h., y que las portas de la torre permitían una elevación de las piezas de a 300 como para alcanzar 5,400 metros (5,940 yardas). El *Rímac* llegó a Valparaíso el 31 de mayo, vía Tongoy.

6.13.4. Primera persecución del Huáscar[401]

El viernes 30 de mayo a eso de las 7h a.m., en circunstancias que el *Huáscar* navegaba de regreso a Iquique avistó, a unas 5 millas hacia el Norte, a tres buques que se dirigían a ese puerto, reconociéndolos a poco como enemigos. En efecto, eran los dos blindados, y *Magallanes* y *Abtao* procedentes de su fracasada expedición al Callao. A su vez, ellos también avistaron al monitor. Williams Rebolledo ordenó entonces que el *Blanco* y *Magallanes* lo interceptasen y que los otros dos siguieran viaje a Iquique. Cumpliendo instrucciones, Grau adoptó rumbos evasivos hacia el Oeste y Norte, perseguido por los buques citados. La caza duró 7 horas sin éxito, al cabo de las cuales Williams Rebolledo, estimando que solo le quedaba combustible

para regresar a Iquique, abandonó la persecución y junto con la cañonera, que estaba en parecida condición, se dirigieron a Iquique en donde fondearon al amanecer del 31. Grau estimaba que los buques chilenos no dieron más de 9 1/2 m.p.h. A eso de las 2h p.m. el *Huáscar* enrumbó hacia Ilo.

Los cuatro buques de la escuadra chilena en Iquique se encontraban en condición algo delicada a causa de la incapacidad en que se hallaban para realizar operaciones navales. Cuando Williams Rebolledo estaba por enviar a Antofagasta una lancha a vapor con instrucciones para el envío de carbón, "el mismo *Huáscar*, dice Williams Rebolledo, se encarga de proporcionármelo", pues el *Matías Cousiño* ingresó a Iquique también el 31, procediendo a abastecer de carbón a los buques chilenos. En estos momentos informaba Williams Rebolledo (2 de junio), "los buques tienen suficiente combustible para realizar cualquier operación naval. El bloqueo ha sido nuevamente establecido, con la misma estrictez que anteriormente, y oficialmente notificado".

6.13.5. Persecución del Matías Cousiño[402]

El *Matías Cousiño* que conformaba la expedición chilena contra la escuadra peruana en el Callao, perdió la formación en la noche del 17 de mayo, y desde entonces hasta el 30 había permanecido a la altura de la boca del río Camarones, ya que su capitán consideraba que ese sería el punto de reunión posterior. En ese día, a la 2h p.m. Grau navegaba con el *Huáscar* hacia Ilo luego de evadir al *Blanco*. A eso de las 5h p.m. desde el monitor se avistó un vapor que navegaba al Sur, y que a su vez también avistó al monitor. Ambos se aproximaron para reconocerse. A eso de las 6h p.m. el *Huáscar* disparó un tiro en blanco, pero sin lograr que el vapor se detuviera, ni logró identificarlo, pues navegaba en retirada hacia el Sur a todo andar. Grau persiguió al transporte hasta las 8h p.m. sin poder alcanzarlo. En su escapada el vapor largó una embarcación. Grau reasumió la derrota hacia Ilo.

El vapor en cuestión era el *Matías Cousiño*, que luego de evadir al monitor, recaló en Iquique en las primeras horas del 31, como se acaba de ver. En su informe, Williams Rebolledo da cuenta que según el parte del capitán del transporte, éste hubo de largar las dos lanchas carboneras vacías que remolcaba, y que el monitor le disparó 20 tiros sin lograr alcanzarle uno. Es cierto que casi toda la persecución se realizó de noche, que la luna estaba hermosa y el horizonte despejado,

pero aparte del tiro de advertencia, Grau no menciona que el monitor hiciera más disparos, menos aún en el nada despreciable número de 20, ni que tuviera que evitar las dos lanchas citadas. El *Huáscar* llegó a Ilo el sábado 31 a las 11h 15 a.m.

6.13.6. Segunda persecución del Huáscar[403]

Luego de completar la faena de carbón en Ilo, el *Huáscar* zarpó a eso de la media noche del sábado 31 para Pisagua, donde llegó el lunes 2 de junio a las 8h a.m., no sin antes recalar en Arica el domingo 1° En este puerto y en Pisagua rellenó carbón. Encontrándose en Pisagua, Grau recibió de Iquique órdenes telegráficas de Prado y zarpó a las 8h p.m. de ese mismo lunes hacia el Sur de Iquique, trazando su rumbo para pasar a unas 15 millas y luego acercarse a la costa para reconocerla.

Por su parte, el almirante Williams Rebolledo, intuyendo que el *Huáscar* haría otra incursión al Sur de Iquique, zarpó en la noche del 2 de junio con la *Magallanes* y el *Blanco* hacia el Sur.

A las 5h 45m a.m. del martes 3 de junio, frente a Huanillos, el *Huáscar* avistó dos vapores y cambió de rumbo para reconocerlos, en el entendido de que se trataba de las corbetas *Chacabuco* y *O'Higgins*, según el telegrama de Prado. A su vez, en el *Blanco* también avistaron un vapor que navegaba hacia el Suroeste. Ambos procedieron a acercarse y en esa situación se reconocieron mutuamente. Así a las 6h a.m. a unas 5 millas, en el monitor se les identificó como *Blanco* y *Magallanes*, en tanto que éstos a su vez identificaron al *Huáscar*.

Cumpliendo instrucciones, Grau a partir de las 6h a.m. maniobró para evadirlos, navegando a rumbos entre el cuarto y primer cuadrante. Inicialmente, el andar del monitor le permitió mantener la distancia, hasta que a las 7h a.m. empezó a disminuir lentamente. La mala calidad del carbón recibido en Ilo y Pisagua no le permitió un andar mayor a 9 m.p.h. Luego de casi 5 horas de persecución, a eso de las 11h 30m a.m., aún fuera de alcance, el *Blanco* afianzó la bandera con un disparo de granada de acero. Grau apreció que tendría que combatir disparando en retirada y para aclarar el sector de tiro por la aleta de estribor, largó al agua las dos falúas averiadas durante el combate de Iquique, que el *Blanco* dejó pasar a pocos metros de su costado de babor. Antes de abrir fuego, Grau formó a la tripulación en cubierta y según reseña Julio Octavio Reyes, les dirigió una arenga en la que dijo más o menos lo que sigue:

"¡Valientes del *Huáscar*!

La suerte nos coloca por tercera vez al frente de los enemigos y dentro de breves minutos nos empeñaremos en la lucha.

No excito vuestro arrojo y serenidad, porque ya habéis probado elocuentemente que os sobran para combatir y confundir a los enemigos.

No importa que sus fuerzas sean superiores, porque tenéis un corazón aún mucho más fuerte, pues se halla blindado por el ardiente fuego del patriotismo; y venceréis porque nuestra causa es santa, y porque defendemos no solo la honra de nuestra querida patria, sino también la de una república hermana y aliada, injusta y alevosamente ofendida por los mismos enemigos.

Tripulantes del *Huáscar* ¡Viva el Perú!

¡Viva! contestaron todas las voces llenas de patriótico entusiasmo, y al toque de zafarrancho cada cual pasó a ocupar su respectivo puesto".

Estando el blindado a unas 6,000 yardas hizo dos disparos con sus cañones de caza, que el *Huáscar* contestó con uno de a 40 colocado en popa, al mismo tiempo que afianzó su pabellón. Siete horas después de iniciada la persecución, esto es a eso de la 1h 10m p.m. con el blindado a unas 4,000 yardas, el *Huáscar* abrió fuego contra el *Blanco* por la aleta de estribor. Según relata J.O. Reyes corresponsal de *La Opinión Nacional*, la primera andanada del monitor hecha a máxima elevación por la distancia a que se encontraba, 4,000 metros, el pique "levantó en la misma proa del blindado una columna de agua, o por lo menos muy cerca pasó con el segundo".

En una carta de Prado al Vice-Presidente La Puerta desde Arica, fechada 11 de junio, le comentaba: "El vapor del Sur nos ha traido la noticia de que el *Blanco*, en su encuentro con el *Huáscar*, ha tenido una avería de consideración, habiendo recibido un balazo a flor de agua, que le ha causado una perforación de bastante daño".

En efecto, noticias aparecidas en *El Comercio* de Iquique del 6 y 9 de junio y *El Tiempo* del 9, del mismo puerto, transcritas en *El Comercio* de Lima, hacían ver que se estaba reparando el casco del blindado y que rumores de Antofagasta traidos por el vapor del Sur, decían incluso que habría fallecido el 2do. comandante del blindado, más otros heridos. Ante todo ello, Prado completaba su carta a La Puerta diciéndole que esperaba su confirmación.

El *Blanco* disparó 9 granadas de acero, alternando sus cañones de caza por una y otra banda, por lo cual debía guiñar y por ello comienzó a perder distancia, hasta quedar fuera de alcance a unas 5,000 yardas, a eso de las 3h p.m. Los tiros iban bien en dirección, dice Grau, mas no en alcance, pues resultaron unos largos y otros cortos. Durante ese tiempo, unas 9 horas, además de las guiñadas del blindado para

disparar, se agregó que el *Huáscar* empezó a consumir el buen carbón tomado en el Callao. El blindado persistió en la persecución, pero Williams Rebolledo, notando ya que el monitor se alejaba ostensiblemente más y más, decidió a las 0h 10m a.m. del miércoles 4 de junio, abandonarla y estando frente al morro de Sama, viró al Sur, al tiempo que disparaba otros 4 tiros, y se reunió con la *Magallanes*, que en todo momento estuviera rezagada sin participación alguna. Regresaron a Iquique fondeando el 4 de junio a las 4h p.m.

Bulnes, al reseñar este combate, comentó que el monitor "alimentó los fuegos con un combustible inglés que tenía en reserva, activándolo con aguarráz y kerosene". La persecución había durado 18 horas. Williams Rebolledo dice que el andar del *Blanco* y del *Huáscar* eran casi iguales, pero que "solo debido a la circunstancia de ser perseguido, ha podido sacar ventaja, alejándose siempre de la distancia de tiro". Por su parte, Grau apreciaba que por causa del carbón y calidad de sus proyectiles no podía continuar operando en el Sur conforme a la orden telegráfica de Prado, y enrumbó a Mollendo adonde llegó el jueves 5 a las 5h p.m. A las 9 de la noche zarpaba para Callao.

Según Rodolfo del Campo, el monitor fue recibido por el pueblo con gran entusiasmo. Estuvieron a bordo todas las autoridades y muchas otras personas del puerto a felicitarlos y darles la bienvenida. Por el cable se informó al Vice-Presidente La Puerta, anunciándole la próxima llegada al Callao.

Mucho más expansivo en sus comentarios fue J.O. Reyes. Así dice, que el capitán de puerto, señor Pantaleón Fernandini, el Comandante del Resguardo y Administrador de Aduana, fueron a recibir al monitor en una falúa, mucho antes que entrara al puerto, y que el Prefecto de Arequipa envió a Grau un telegrama en estos términos: "Muy grato me es felicitar al valiente jefe de nuestro invencible *Huáscar* y ofrecerle todo género de servicios que me demande. *GARCÍA Y GARCÍA*".

El muelle, azoteas, balcones y colinas inmediatas a la playa cubiertas de multitud de personas que vivaban a Grau y al monitor. Los gendarmes y guardias nacionales precedidos por bandas de música. El Bicolor nacional flameando en todos los edificios. Muchas personas fueron a bordo para felicitar al comandante y tripulación. Los tripulantes de una falúa que pasó a tierra fueron espléndidamente ovacionados. Lo de Mollendo era indudablemente, un preludio de lo que Grau intuía encontraría en Callao.

D. LA ESTADÍA DEL HUÁSCAR *EN EL CALLAO*

1. LA LLEGADA AL CALLAO[404]

El 8 de junio, el Comandante General de la 3ra. División Naval, Carrillo, informó al Comandante General de Marina haberse reconocido a las 9 de la noche del 7 una luz por la parte Norte del puerto. Era el *Huáscar* que fondeó a las 10 p.m. El comandante Grau, remitió el mismo 7 al Comandante General de Marina y al Director de Marina, el Estado General del monitor al arribo y que el Comandante General de Marina elevó con sus comentarios el 8 del mismo mes, lo que se transcribe en el *ANEXO B.*

Ya desde el 6 de junio, a raíz del cablegrama enviado desde Mollendo el 4, había en el Callao gran expectativa por el arribo del *Huáscar*, al extremo que el editor de *El Porvenir* había preparado un castillo de fuegos artificiales que se encenderían en celebración de la llegada. El 7 a las 10h 25m de la noche, en plena impresión de la edición de la tarde de *El Comercio*, su corresponsal le envió un telegrama que alcanzó a ser incluido: *"ACABA DE LLEGAR EL HUÁSCAR".*

El domingo 8, el periódico comentaba:

> "El entusiasmo que la presencia del *Huáscar* ha producido no se puede describir. La gente que en gran cantidad estaba aglomerada en la playa, se deshacía en calurosas demostraciones, si bien había una censura muy generalizada: El Comandante Grau en las distintas acciones de armas en que aquel buque ha sostenido con gloria nuestro pabellón, permaneció descubierto en el puente, fuera de la torre, lo cual es muy criticado. Grau completa el *Huáscar*, y no tiene el derecho de defraudar al país la menor porción de su única máquina de guerra".

Al bajar a tierra al día siguiente de la llegada, a Grau lo acompaña un inmenso gentío. El 9, el Presidente La Puerta acompañado del Ministro de Guerra y Marina general Mendiburu y del Comandante General de Marina de la Haza, visitan el *Huáscar*. No cabe duda: el nombre de Grau llena los titulares de todos los periódicos. Es perfectamente razonable, porque es el conductor de un grupo humano de diversas capacidades profesionales y edades que luchan con patriótico entusiasmo por una causa nacional, a pesar de estar compuesto de gente de varias nacionalidades. Ellos son los que hacen que el monitor navegue, llevando su carga más valiosa adonde decida emplearla su líder: su artillería. Así, pues, cada vez que se lea de todas las hazañas y

victorias del *Huáscar*, hay que imaginarlo como el símbolo, la síntesis de todo ese grupo humano que vivió y murió en esa expedición, y en las que vendrían hasta el 8 de octubre. Se sabe por los informes reservados de Grau y de sus superiores, que ese grupo humano no era lo mejor de la armada nacional, pero eso no lo sabía la opinión pública. Por ello, un excelente artículo en *El Comercio* expresaba que los hechos comprueban la inteligencia y valor de Grau, digno jefe de la experta y animosa dotación del primer buque de la escuadra.

El *Huáscar* había roto el bloqueo de Iquique, hundiendo al buque que lo sostenía, hecho prisioneros, atacado los puertos bolivianos ocupados, hostigado las líneas de comunicación marítimas y burlado a fuerzas navales superiores, "ha puesto muy alto el nombre de la marina peruana, cuyo denuedo y acierto ha probado de la manera más cumplida".

El *Huáscar* había recogido del mar a los vencidos, había anunciado a los invasores de Bolivia que su misión no era destruir y bombardear puertos indefensos, pero sí las fortificaciones chilenas, y "ha mantenido a buena altura la bandera nacional". Además, Grau había definido "el carácter de la lucha y el puesto que en ella ha tomado cada una de las naciones beligerantes".

> "Cierto es, concluye, que el bombardeo de Antofagasta habría traido para el Perú y Bolivia inmensas ventajas, que no nos esforzaríamos nunca por oscurecer; pero recuérdese que las naciones no son ni deben ser fieras, que no pueden devorarse sin mirar al porvenir ni aspirar a un renombre glorioso entre los pueblos cultos. Se prolongará la guerra, serán mayores nuestros sacrificios; pero nos será necesario aún vencer en grandeza de espíritu a los que hemos vencido en los combates. Si por desgracia, mañana nuestros enemigos nos demostrasen con nuevos actos de barbarie, que no saben aprovechar las lecciones que de nosotros tienen recibidas; entonces y solo entonces quedaríamos completamente justificados de cualesquiera violencias que, como merecida represalia contra ellos, nos viésemos obligados a ejercer".

Las reparaciones en el monitor empezaron el mismo 8 de junio y lógicamente la atención de toda la dotación se centraba en ellas. Sin embargo, se sentía perturbada, pues a pesar de haber transcurrido ya ocho días de su llegada, la constante concurrencia de visitantes interfería con toda la rutina y se sugería suprimirlas, o limitar las horas de acceso.

El sábado 21, el Club Nacional ofreció un banquete en honor del comandante Grau en uno de los salones del prestigioso hotel Americano. Asistieron el Ministro de Bolivia Zoilo Flores, el Ministro de

Relaciones Exteriores Irigoyen, el Ministro de Uruguay señor Bravo. Los asistentes fueron más de 60. Por supuesto, hubo brindis en que se expresaron elogios. El primero, lo hizo el Presidente del Club, señor Espantoso, que fue el único que contestó Grau "en términos sencillos y llenos de sentimiento". Después lo hicieron sucesivamente los señores Rosas, Irigoyen, Flores, Bravo, Ortiz de Zevallos y finalmente el señor Rossel que tuvo la feliz iniciativa de brindar por la memoria del teniente Velarde. Rossel y Derteano propusieron abrir una suscripción para erigir un monumento que recordase a la posterioridad el valor de Velarde y de García y García, iniciativa que tuvo plena acogida.

El 24, en el mismo hotel, los amigos de Grau le ofrecieron otro banquete al cual asistieron muchas personalidades, como el Ministro de Guerra y Marina, el Ministro de Bolivia, el Alcalde municipal, el Presidente del Concejo departamental, el doctor Rosas, el general La Cotera, los capitanes de navío García y García, Portal, Miró Quesada y Raygada. Los brindis fueron muchos pero no se conoce lo expresado.

La mujer peruana tambien expresó sus sentimientos. En esta oportunidad por la acción de las damas trujillanas. Así el 25 de junio el Comandante General de Marina ofició al Director de Marina expresándole:

> "El pabellón nacional que remitió US. el día de ayer (24) con el sargento mayor don Pedro Ruiz, obsequiado por las señoras y señoritas residentes en la ciudad de Trujillo, se ha recibido en esta Comandancia General y oportunamente será puesto a disposición del señor Comandante General de la 1ra. División Naval, para que sea enarbolado en el monitor *Huáscar* dejando así satisfechos los deseos de aquellas señoras".

El hermoso pabellón nacional, de paño ríquisimo de León y el escudo dorado, estaba contenido en una caja de caoba. El mérito principal de este obsequio, decía la noticia, "consiste en ser trabajado por las más distinguidas señoritas de Trujillo, que han comprado materiales robando esas cantidades a los gastos de tocador".

Por supuesto *El Peruano* también comentó la llegada y hazañas del *Huáscar* reproduciendo expresiones del *South Pacific Times*, de que el monitor había cumplido solo el plan inicial encomendado a los blindados. "Tal vez haya quien crea que ha debido manifestar mayor severidad con el enemigo, pero la generalidad conviene en que ha procedido bien y ha sabido colocarse a la altura que corresponde. Merece que se concrete su ascenso a contralmirante".

Lógicamente no podía esperarse que todas las opiniones de los medios de prensa fuesen uniformes en los diversos aspectos de la expedición que acababa de terminar. En ese sentido *El Comercio* en su edición del 19 comentaba sobre algunos conceptos vertidos en

El Nacional en su edición del 11, sobre las actuaciones de More y de Grau. *El Nacional* decía que "el señor Grau debe escoger muy bien a su gente para no salir con disculpas como las del comandante More; debe pedir, ordenar, prescribir, exigir todo lo que más necesario crea para su nave". "En esto –decía *El Comercio*–, convenimos con lo expresado por el citado diario pero que además como militar, está obligado a cumplir de todos modos; si se le manda (comisiones) que la lleve a cabo aún sin satisfacer sus exigencias, pues solo así existe la disciplina militar sin lo cual no puede haber ejércitos ni marina". Así pocos días antes de que More saliera a campaña, comprendiendo que le era imposible hacer una campaña formal con gente nueva, pues no se improvisan los marinos de los buques de guerra ni menos los artilleros, dijo el periódico:

> "Lo hizo presente repetidas veces, y entre estas en una de las juntas de guerra, que tuvo lugar en palacio, cuando se le ordenó formalmente, y porque sabía que no tenía el derecho de resistirse a órdenes superiores. De esto son testigos los jefes del Ejército y Marina, que concurrieron a dicha junta; y si como es natural, se extendió el acta respectiva, debe constar en ella la circunstancia que indicamos.
>
> Dedúcese de lo expuesto que al asegurar en su parte el comandante More: que lo incierto de los tiros dependió de la falta de ejercicio a consecuencia de haber sido nueva toda la tripulación de la nave, no se disculpa, y lo único que hace es explicar un hecho que no le es imputable, porque a consecuencia de la compostura de la nave, no pudo disponer ni aún del tiempo absolutamente indispensable para hacer los primeros ejercicios. Hemos creído necesario hacer esta rectificación para que se sepa la verdad y no se hagan apreciaciones indebidas acerca de hechos que deben serlo con imparcialidad y justicia".

Pues bien, en párrafos siguientes se apreciará otra vez una situación similar con la futura salida del *Huáscar* al Sur el 6 de julio.

2. *A PREPARARSE PARA UNA NUEVA CAMPAÑA EN EL SUR*

El mismo día que el *Huáscar* llegaba al Callao, Mariano Álvarez, Secretario General de la Suprema Dirección de la Guerra desde el 4 de junio, manifestaba desde Arica al Ministro Mendiburu, que el monitor debía salir del Callao inmediatamente que terminasen sus reparaciones, según órdenes que su comandante había recibido del Supremo Director de la Guerra. "Si en ese momento estuviera lista la *Unión*, confiando en que sus trabajos se hubieran activado con el mayor interés, deberán zarpar juntos. De lo contrario el *Huáscar* no debe demorar de modo alguno su salida". Luego entraba Álvarez a jugar con las inten-

ciones de Chile y Argentina, y sabido es que no hay peor cosa que planear en base a intenciones del adversario. Asi, decía Álvarez que:

> "Los enemigos que pretenden terminar la guerra lo más pronto que les sea posible por medio de operaciones militares de agresión, se encuentran hoy más precisados que nunca en este empeño por la actitud que asume la opinión pública en la República Argentina, y buscan en la eventualidad de un triunfo sobre nosotros una fuerza moral con que imponer a sus adversarios del otro lado de los Andes. Antes que las cuestiones con aquella República estallen se arriesgarán para venir a nuestras costas a medirse con nuestras fuerzas de tierra, y en ningún caso, menos en la actualidad, convendría permitirles un desembarco, dejándoles una completa tranquilidad en el mar. Nuestras fuerzas marítimas son en verdad inferiores a las de ellos en poder militar; pero son superiores en agilidad, y pueden hacer demostraciones parciales que dificulten en extremo, sino hacen imposible, una invasión en nuestro litoral. Esta táctica es indispensable ponerla en ejercicio inmediatamente a fin de precipitar los sucesos en las relaciones de Chile y la República Argentina, obligando a nuestros enemigos a una invasión, que haga ver a todo el mundo que somos fuertes suficientemente para hacerles frente, y tenerlos en constante recelo, y que los desastres no amortiguaron nuestro ánimo, ni extinguen nuestro poder".

Así, pues, concluía Álvarez, Prado esperaba del ministro el mayor impulso a los trabajos de la *Unión*, para que pudiera salir con el monitor, pero sin que de manera alguna se retardará la salida de este último.

En su proveido del 19 de junio, Mendiburu anotaba se contestase que desde la salida de Prado el Gobierno había dado impulso extraordinario a los trabajos de la corbeta, a todo costo; que La Puerta y él visitaban la corbeta frecuentemente para superar todos los obstáculos que a veces se originaban en los trabajadores; las obras en el monitor marchaban bien habiéndose adelantado dinero para el enganche de marineros y artilleros para los dos buques. Era decisión de que salieran en breve a campaña bien abastecidos, y que el monitor ya tenía los proyectiles de a 300 que vinieron de Panamá.

Terminadas las actuaciones en homenaje a Grau y dotación, hay que regresar a la realidad de lo ocurrido desde la salida el 16 de mayo, y lo mejor es acudir al informe que con fecha 9 de junio presentó dicho jefe al Comandante General de Marina, para lo cual se transcriben algunos párrafos del mismo, pues en ellos consigna Grau una serie de defectos e inconvenientes que venían a complementar los informes que elevara durante la primera expedición de la Campaña Naval[405].

"Desde luego debo indicar que la disciplina de la tripulación, ha dejado mucho que desear en los momentos difíciles en que ha sido necesario realizar operaciones inmediatas que tanto por esta causa como por la falta de instrucción han demorado su ejecución mayor tiempo del que debieran. Indudablemente que este defecto que en circunstancias normales se corrige lentamente por permitirlo así el tiempo de que se dispone, no se repara de la misma manera en campaña y produce entorpecimiento de los más fatales cuando se trata de operaciones de guerra y marineras de inmediato desempeño, y quizás debido a esto, de éxito eficaz.

Así la falta de ejercicios de artillería y particularmente de ejercicios a fuego ha sido causa de que en Iquique batiendo a la *Esmeralda* y en las demás ocasiones los tiros hayan sido mal dirigidos; circunstancia que, si se tiene en cuenta que el buque no dispone sino de dos cañones y que el manejo de estos es pesado por su carga, exige que el corto número de disparos que relativamente se puedan hacer en un tiempo dado sean los más certeros posibles.

Estas razones que por sí solas encarecen su importancia me obligan, en guarda de la responsabilidad que como Comandante asumo, a llamar la atención de US. y por su órgano la del Supremo Gobierno para que se digne tomarlas en consideración y dictar las medidas que conceptúo más eficaces a fin de prever las consecuencias a que puedan conducirnos sus efectos en las operaciones de la guerra.

Una de estas medidas, la que considero más necesaria, es el cambio de una parte del personal de la tripulación por gente de condiciones más aparentes para la guerra y para las faenas de mar, que la que hoy tiene el buque. Ésta se puede conseguir en este puerto si se me concede la autorización respectiva para ello y para contratar en las clases de artilleros los que sean necesarios alterando el número de los que el reglamento designa de dotación".

El tema de los artilleros y los ejercicios de tiro real ha sido comentado varias veces en páginas anteriores. En los 22 días de campaña, el *Huáscar* había participado en tres combates: contra la *Esmeralda*, contra las baterías de Antofagasta y durante la segunda persecución por el *Blanco,* más otras oportunidades en las que persiguió a transportes chilenos e incursionó en los puertos ocupados. En los tres primeros hubo un combate y no simplemente ejercicios de tiro real; en las demás el personal ocupaba puestos de zafarrancho de combate, amén de otros ejercicios que con toda seguridad realizaba de día y de noche para elevar el estado de entrenamiento.

Sobre este tema de los artilleros, el 14 de junio el ministro Mendiburu comunicó al Comandante General de Marina, la decisión que sigue:

"Uno de los asuntos de más trascendencia tratándose del monitor *Huáscar* es la inteligencia que deben tener los artilleros de mar; importa

mucho que sean hombres experimentados y habituados a la fatiga en ese ramo; S.E. el Vice-Presidente para allanar el grave embarazo que presenta para la suerte de las armas a bordo la ignorancia y falta de hábitos de los artilleros de mar ha resuelto:

1o.- Que se enganchen 30 individuos de los más aparentes que se encuentren para aquel servicio, buscándolos con diligencia hasta conseguir hombres que hayan servido en esa clase en los buques de guerra extranjeros y no sería difícil solicitarlos de un modo acertado en la bahía.

2o.- Que se les dé por enganche o avance dos pagos y 25 soles de prez aunque se altere por respeto a ellos el Reglamento porque las consecuencias de no hacerlo pueden ser como ahora de mala trascendencia.

3o.- He oficiado al señor Ministro de Hacienda para que la Caja Fiscal de ese puerto proporcione 1,500 soles para el citado avance reintegrable según costumbre.

Que tengo el honor de trascribir a US. recomendando este asunto en la parte que le respecta. Dios guarde a US. *M. MENDIBURU* - Junio 17 a la Dirección de Contabilidad para su conocimiento y demas fines. *IZCUE*- Junio 19, regístrese en la Sección Militar y pase a la caja Fiscal del Callao para los efectos correspondientes - *QUIÑONES*"[406].

Respecto a los artilleros, cabe reseñar que el 15 de julio de 1879, el Ministro Plenipotenciario del Perú en Italia, con residencia en París, Luciano Benjamín Cisneros, informó al Ministro de Relaciones Exteriores, que a raíz de las noticias sobre el combate del 21 de mayo era evidente que se necesitaban artilleros, "ejercitados en su oficio y capaces de aventajar en este orden a los del enemigo, que parece contar con buena artillería". Así, pues, en conversación con el 2do. Vice-Presidente Canevaro, acordaron que podrían conseguirlos en Italia donde había muchos licenciados o indefinidos. Con ese fin, escribió al Cónsul General del Perú en Génova, expresándole la urgente necesidad que se tenía de "16 o mas marinos artilleros, capaces por su edad, robustez, pericia y valor", y que dadas sus vinculaciones podría conseguirlos en ese puerto, pero no a todos sino algunos. Le anunciaba ciertas pautas, como que ingresarían a la marina nacional en términos que garantizasen sus derechos, y le adjuntaba un modelo de contrato que podría modificarlo y hacerlo traducir en beneficio del interesado"[407]. No se ha tenido más referencias sobre el asunto.

Fueron 22 días de tensión y esfuerzo que, teóricamente, debían haber tenido influencia en la moral y habilidad artillera. Incluso en el combate de Antofagasta la acción se desarrolló en parte de noche lo cual era algo inédito en la historia de los combates navales peruanos. Más aún, el tiro en la segunda persecución por el *Blanco*, fue bastante certero a gran distancia, al punto que la primera salva cayó cerca del

blindado chileno, infligiéndole algunos daños leves, pero daños al fin. Más aún según relata Reyes, el oleaje barría constantemente la cubierta en la segunda persecución del *Blanco*, es decir que con toda seguridad el buque balanceaba, quizás más que cuando el combate de Iquique.

Por eso llama la atención que Grau pidiera el cambio de muchos de los artilleros y se le permitiera contratar nuevos, que tenían que ser gente de mar que en algún momento sirvió en naves de guerra extranjeras. Como el buque tendría que permanecer inoperativo en Callao todo el tiempo que durasen las reparaciones, lo más probable es que al salir a campaña en cuanto ellas terminasen, sería con dotación desentrenada y sin haber realizado ejercicios de tiro real. Era fácil anticipar que así sería.

Después del desastre del 21 de mayo, el Comandante General de Marina ofició al Director de Marina con fecha 31, respecto a la experiencia vivida en los combates del *Huáscar* e *Independencia* contra la *Esmeralda* y *Covadonga*. Manifestaba haber quedado probado que la marinería de la Escuadra Nacional "carece de los conocimientos que se necesitan y de la práctica tan necesaria para el manejo de la artillería de grueso calibre que hoy montan la mayor parte de los buques que la forman", y que la práctica se puede adquirir por ejercicios disciplinarios y de fuego. Para lo primero los comandos están autorizados para hacerlos cuantas veces sea necesario. Para lo segundo, se requiere de autorización por estar involucrado el consumo de proyectiles y pólvora.

Así, pues, para enmendar falta tan notable que es de funestas consecuencias solicita "que el Ministro de Guerra y Marina autorizase los ejercicios de fuego en los días que se creyere conveniente"[408]. No se conoce la respuesta, pero esto ya había sido planteado con anterioridad cuando Gregorio Pérez fuera comandante del *Huáscar* en marzo.

Al enfocar el aspecto material en su informe, Grau decía:

> "El palo trinquete, como se sabe, está sostenido en forma de trípode, pero su situación entre el castillo y la torre entorpece continuamente los tiros de ésta dirigidos a la amura. Ciertamente que para obviar este inconveniente, el sistema trípode ha venido a sustituir a la tabla de jarcia; pero es preciso reconocer que no se ha conseguido destruirlo del todo.
>
> A mi juicio es necesaria la supresión del palo trinquete que entorpece el libre fuego de los cañones de la torre, toda vez que considero de escasa importancia dicho palo al lado de los inconvenientes que su situación ocasiona.
>
> En efecto en las actuales circunstancias, el buque no está destinado a navegar a la vela ni podría ejecutarlo de esta manera en cuyo caso la exis-

tencia del palo mencionado solo podría servir al establecimiento de ametralladora en su cofa como un elemento más de ataque; ventaja pequeña al lado del inconveniente que he indicado a parte de que igual establecimiento se puede hacer en la cofa del palo mayor del modo más satisfactorio".

En esto tenía toda la razón, pues el sistema de trípode lo inventó Coles para mejorar el sector de fuego por las amuras, como es fácil apreciar en la ilustración. Cabe señalar que su retiro solo podía practicarse en puerto por ser una maniobra complicada y pesada, que requería de muelle, cabria o pluma extra, amén de una serie de trabajos para dejar expedita la zona de cubierta que se despejara.

El 10 de junio el Comandante General de Marina, al elevar al Director de Marina el parte reservado de Grau, aprobó las sugerencias agregando otras consideraciones muy significativas conforme se aprecia en el *ANEXO C*. Sobre las correderas, manifiesta haberle ya informado que el Presidente Prado antes del zarpe del monitor el 16 de mayo, le ordenó hacer construir cuatro de ellas, pues no estaban en muy buen estado. Tomó todas las acciones, se confeccionaron con carácter provisional y el 10 de junio el Ministro de Guerra y Marina aprobó todo el gasto[409].

Continuando Grau con su informe del estado material, decía:

"La máquina durante la expedición no ha funcionado con regularidad, creo que debida a la falta de competencia de los encargados de dirigirla; y adolece de algunos defectos que regularmente se han hecho sentir en los momentos en que su acción ha sido más necesaria. Por tal causa es indispensable que una junta competente la examine con la detención debida, para corregir eficazmente tales defectos".

En los informes parciales de Grau durante los 22 días de campaña, la única referencia no es precisamente sobre la planta de ingeniería, sino a la calidad del carbón. Por eso es que pedía su examen por una junta competente para precisar los defectos y corregirlos.

Grau concluía su informe, expresando:

"Espero que US. se dignará someter a la consideración del Supremo Gobierno estas apreciaciones, "que no he consignado en los partes que oportunamente elevé", por creerlas de un carácter reservado que en vista de su importancia se digne resolver lo que juzgue más conveniente".

Igual temperamento había seguido García y García después de enviar su parte oficial sobre el combate de Chipana. Es decir, que siendo lo más probable que por los partes oficiales sobre el resultado de las operaciones ejecutadas y acciones libradas, se diera publicidad a las particularidades que habían tenido efecto negativo en el desarrollo de aquéllas, se optaba por informar de ellas en oficio aparte, planteándose también su solución.

Ya con fecha 7 de junio[710] Grau había solicitado al Comandante General de Marina se constituyeran a bordo el Constructor Naval del Arsenal y el Director de Obras de la Factoría Naval de Bellavista para inspeccionar el casco y arboladura, a fin de apreciar las reparaciones que debían efectuarse por las averías sufridas en el combate del 21 de mayo; y que una Junta de Maquinistas examinase el estado de las calderas, máquinas y calidad del carbón embarcado en Pisagua y Pacocha; que se cambien las correderas de los cañones de a 300; que se reparen las falcas averiadas y la maquinaria de ronza de la torre averiada por efecto de los disparos propios y los recibidos del enemigo, y por su manejo en balances fuertes; que se inicie la limpieza de las calderas con 15 alumnos de la Escuela de Grumetes; que se repongan las dos anclas de amura destrozadas en los espolonazos a la *Esmeralda*; y que se reemplace el chinchorro perdido en Iquique, así como las dos falúas averiadas en el mismo combate, pero que se conservaron a bordo hasta el 3 de junio en que hubo de botárselas al agua para no interferir con el fuego por la aleta de estribor durante el combate con el *Blanco*.

El 8 de junio, el Comandante General puso en conocimiento del Mayor de Órdenes del Departamento las averías sufridas por el *Huáscar* en Iquique y Antofagasta. Ordenó que para conocer su magnitud y acordar las medidas oportunas, se constituyeran a bordo el Inspector de Máquinas Samuel Cock, el Director de Obras Jorge B. Soulsby y el Constructor Naval Gilbert McDonall, para practicar un prolijo y minucioso examen e informar sobre todo lo que hubiere por hacer. Los dos primeros en la máquina, calderas y carbón embarcado en los puertos de Pacocha y Pisagua. El Constructor Naval, del casco y arboladura. El oficio del Comandante General de Marina que resume ambos informes se reproduce en el *ANEXO D*, tramitados por el Mayor de Órdenes quien agregó que desde el domingo 8 ya se habían iniciado las reparaciones en máquinas y cubierta[411].

También el 8 de junio, al dar cuenta al Director de Marina de la llegada del *Huáscar* al Callao, expuso las soluciones para remediar las averías sufridas. Así enumera las siguientes, que fueran aprobadas por el Ministro el 9 de junio[412].

- Reparación de falcas por la Factoría Naval
- Desarme y arreglo de la máquina de la torre, entorpecida
- Cambio de las correderas de los cañones de a 300 por otras que se construyeron en su ausencia.
- Junta para inspeccionar máquinas y calderas

- Reposición de las anclas malogradas en los espolonazos
- Que distintos buques de la escuadra entreguen dos falúas y chinchorro, para reemplazar las destruidas por ametralladoras y rifles de la *Esmeralda*.
- Envío de 15 alumnos de la Escuela de Grumetes para limpieza de fondos.

En cuanto al reemplazo de las embarcaciones citadas, el Comandante General ordenó el mismo 8 de junio que Grau escogiera entre aquellas del Arsenal, de la Escuela de Grumetes y de las que fueran de la *Independencia*, "las que reúnan las cualidades necesarias para reemplazar a las perdidas"[413].

Pero a este informe inicial de Grau, podría decirse, siguieron otros específicos sobre el material de artillería[414]. Así, en oficio del 13 de junio decía:

> "Me refiero a los estopines de fricción de que se ha hecho uso en los cañones de a 300, generalmente acontece que después de haber estallado el mixto de fricción, transcurre un intervalo hasta de un segundo, antes de que se comunique el fuego a la carga y salga el tiro, defecto que grava directamente sobre las punterías por el movimiento que tiene el buque en ese intervalo".

Para el examen respectivo en el Parque General de Artillería, remitía tres estopines de a 300. Como se recordará, García y García se quejó de la misma falla en los estopines de fricción de los cañones de a 68 lbs. de la *Unión*.

El 12 de junio el Comandante General de Marina elevó al Director de Marina los informes de los Comandantes Generales de la 1ra. y 2da. División, en los que manifiestaban que los estopines de fricción y percusión proporcionados por el Parque General de Artillería para el *Huáscar* y la *Pilcomayo* eran defectuosos. De esos informes se evidencia que en los combates sostenidos por el *Huáscar* y *Unión* con los buques *Esmeralda*, *Blanco Encalada* y *Magallanes*, y en un reciente ejercicio de tiro de la *Pilcomayo*, los estopines arriba citados mostraron los defectos siguientes:

> "Cuando no falta el producir el efecto, sucede que después de haber estallado el mixto de fricción, transcurre un intervalo hasta de un segundo, antes de que comunique el fuego a las cargas y salga el tiro; defecto que obra directamente sobre las punterías, por el movimiento que tiene el buque durante ese tiempo".

Agregaba el Comandante General que esa no era la primera vez que se informaba al Ministerio de Guerra y Marina de esta grave deficiencia, y a pesar de enviar nuevos estopines, el resultado de la prueba era también insatisfactorio. Concluia manifestando que:

"corroborando la idea del comandante del *Huáscar*, considero necesario el minucioso examen de tres estopines que remite con este oficio para poder apreciar la causa de los defectos de que lleva hecha mención, examen que puede practicarse en el Parque General de Artillería"[415].

El 9 de junio Grau estaba en condiciones de informar al Director Supremo de la Guerra, Prado, que apenas llegado al Callao comenzaron las reparaciones de las máquinas, calderas, chimenea, cubierta y arboladura. "Estos trabajos, decía, se practican con toda actividad e interés posibles, a fin de terminarlos prontamente y poder cumplir los deseos que me animan de dirigirme al Sur, a operar bajo las órdenes de V.E."[416].

Por otro lado, los días 17, 18, 19, 24 y 26 de junio[417], Grau solicitó al Comandante General de Marina el suministro del siguiente armamento menor y accesorios, pedido que fue tramitado favorablemente:

- 300 estopines de fricción para los cañones de a 300 para reponer los consumidos;
- Cambio de los rifles sistema peruano con defectos en los resortes del percutor, por los Remington traidos de Panamá, no solo para la dotación sino también para la guarnición.
- 3,000 cápsulas para reponer los tiros consumidos de la ametralladora Gatling, y
- Bombas de acero perforantes Palliser traidas de Panamá por el *Talismán*.

En efecto, según informe de Grau los proyectiles eran 200 más dos cajas con 50 platillos de metal expansivo para ellos. Como uno de los proyectiles estuviera visiblemente rajado en la parte ojival, el Comandante General de Marina informó al Vice-presidente que una Junta compuesta del Inspector de Máquinas, el Director de Obras y un ingeniero que designaría Grau, practicase: "un minucioso y detenido examen de aquel proyectil e informen sobre el material de que es compuesto y demás circunstancias que sean necesarias e indispensables para que el Supremo Gobierno pueda conocer las buenas o malas cualidades que reune para el servicio a que es destinado de cuyo resultado daré cuenta oportunamente a V.E. por conducto del Ministerio del Ramo". No se conoce el resultado del examen, pero lo cierto es que el monitor los usó en combates con los blindados chilenos.

Ahora bien, en el *Diario de Bitácora* del martes 17 de junio se puntualiza que se recibieron 100 balas para los cañones de la torre, sistema Palliser, que fueron estibados en sus pañoles. El miércoles 18 que la gente se ocupó en alistar el pañol de proa para recibir los nuevos

proyectiles de a 300 y poco más tarde la tripulación estibó las bombas Palliser en los pañoles de proa que habían sido aclarados al retirarles las bombas aceradas antiguas, que fueron enviadas al Arsenal. Por último, en asiento del día 21 de junio se menciona que se envió a la fragata *Apurímac* al guardiamarina Villavisencio a contar los Palliser de a 300, llegados en el vapor *Talismán*[418].

En los partes chilenos se menciona que el *Huáscar* hizo fuego con su ametralladora. En oficio alguno previo al combate de Iquique, se menciona poseyera dicha arma. Sin embargo, como se ha demostrado anteriorme por el asiento del *Diario de Bitácora* del viernes 9 de mayo, si la tuvo, la usó el 21 de mayo, pero sin que se sepa donde fue montada, por lo que habría que deducir que no tenía ubicación fija. ¿Por qué entonces, el fuego de esta ametralladora no barría la gente en la cubierta de la *Esmeralda*, que por su parte sí lo lograba en la cubierta del monitor? Curiosamente, en el Estado General del *Huáscar* del 31 de julio, en la sección Armamento no figura la ametralladora Gatling instalada antes del combate del 21 de mayo, ni la que se instala en la cofa del palo mayor cuando zarpó del Callao el 6 de Julio, y en la sección Munición y Artificios, tampoco las cápsulas para ametralladora.

En los partes sobre el combate de Iquique, se ha atribuido exclusivamente el fracaso de la artillería al balance producido por el oleaje en la boca del puerto. Después de los informes que se han transcrito, queda perfectamente claro que jugaron un rol más importante aún:

- La dotación de los cañones de la torre carecía de experiencia
- El sistema engorroso y pesado de su carga y operación
- Los defectos en el sistema de ronza de la torre
- La interferencia del palo trinquete y su trípode
- Los estopines de fricción defectuosos

Que los estopines funcionen bien es muy importante, porque en un buque que se balancea, cada fracción de segundo en que se retrase el fuego, coloca al cañón fuera de puntería. Los estopines que fallan contribuyen al fracaso en el tiro.

Que los ejercicios de tiro real eran y son ineludibles para una mejor capacidad ofensiva, como lo habían hecho notar los comandos repetidas veces, se puso en evidencia otra vez según se ha mencionado en página anterior. Pero es interesante observar cómo la lección de abril-mayo no se había asimilado. En efecto, en su informe del 3 de julio[419] en el que Grau comunicaba al Comandante General de Marina que "el buque se encuentra expedito para salir a la mar el día de

mañana (4)", luego de la cuasi terminación de los trabajos de reparación en máquinas, calderas, cubiertas, torre de artillería e inspecciones pasadas por el Constructor Naval, Inspector de Máquinas, y Director de Obras de la Factoría, completaba su pensamiento como sigue:

"No sucede lo mismo respecto en el plan de combate a la organización del personal, su disciplina y ejercicios, porque habiéndose cambiado una gran parte de la tripulación y sujeto el buque a los trabajos de su carena, no ha sido posible absolutamente, distraer la gente de las labores de ésta, ni hacer ejercicios de cañón hallándose la torre casi totalmente desarmada, con motivo del cambio de corredera de los cañones.

La importancia que atribuyo a esos ejercicios, me obliga a indicar a US. la necesidad de practicarlo tan a menudo como sea posible, haciéndolo a fuego como la manera más conveniente, para que los individuos que últimamente se han embarcado y en general toda la dotación, esté al alcance del mejor manejo de la artillería y armas menores, así como al mejor desempeño de las demás faenas militares".

El 27 de junio Álvarez informaba al Ministro Mendiburu que Prado había expedido con fecha 4 un decreto que organizaba la Suprema Dirección de la Guerra, como sigue:

1. Una Secretaría General del Supremo Director de la Guerra, con tres secciones:
   - De Guerra y Relaciones Exteriores, a cargo de don Domingo de Vivero;
   - De Hacienda y de Gobierno, a cargo de don Teobaldo Corpancho;
   - De Justicia, a cargo de don Manuel I. Bravo;
   - Como Auxiliar a don Carlos Lature, quien apoyaría indistintamente a las tres secciones.
2. Todos estos empleados estaban obligados a prestar sus servicios bajo responsabilidad, en todo lo que se relacionara con sus respectivas secciones, sin que ello fuera obstáculo para auxiliarse recíprocamente siempre que el servicio lo exigiera y lo determinase el Secretario.
3. El Secretario General estaba autorizado para comunicarse directamente con los Ministros de Estado y con todas las autoridades políticas y militares, autorizando las resoluciones que se expidiesen por la Suprema Dirección de la Guerra.
4. El horario de despacho, inclusive los días festivos, eran de 8 a.m.-10 p.m., con dos horas de intermedio, una en la mañana y otra en la tarde. Cuando se ordenara, trabajarían horas extras.
5. En cuanto a sus remuneraciones mensuales en billetes serían:

Domingo de Vivero	250 soles
Teobaldo E. Corpancho	200 soles
Manuel I. Bravo	200 soles
Carlos Lature	125 soles

6. Los designados en el decreto y que fuesen empleados públicos conservarían la propiedad de sus respectivos empleos.

Finalmente, Álvarez solicitaba al ministro Mendiburu se sirviera recabar la aprobación del Supremo Gobierno[420].

En otro oficio del 1° de julio, del Secretario Álvarez al Ministro de Guerra y Marina, le recordaba aquel del 29 de junio en el que le manifestara por orden de Prado, la necesidad de enviar remolcados a Arica los monitores *Atahualpa* y *Manco Cápac*, pues la Escuadra en Arica defendía la capital de la República, y hacía imposible un desembarco en sus costas vecinas, pues para tal empresa tendría que levantar el bloqueo de Iquique y abandonar Antofagasta para exponer su ejército en una campaña llena de incertidumbres.

Otro tema que reiteraba en su nota del 29, era uno sobre la necesidad de artillar Mollendo, no solo para la defensa de sus habitantes e intereses, sino tambien para proteger la comunicación cablegráfica con el Callao de toda tentativa de interrumpirla por parte del enemigo. La insistencia provenía de un informe del Agente de la empresa del cable sobre lo fácil que era pescarlo y cortarlo, luego de una búsqueda tenaz, y que los enemigos contaban con los medios de realizarlo en las inmediaciones de tierra en Mollendo.

Por otro lado, le manifestaba que Prado creía conveniente artillar Pisagua, pues tenerlo a cubierto de hostilidades sería de la mayor ventaja para Arica, y que debía comprender las razones militares y económicas que aconsejaban esa medida; que reconocía no poderse efectuar de inmediato, sino ir preparando paulatinamente los elementos necesarios. Para tal fin, habría que remitir cuatro cañones de 150 a 200, iguales a los que dejara preparados para el puerto de Mollendo. Finalmente, insistía sobre los pedidos ya hechos al Ministerio por encargo de Prado sobre vestuarios, frazadas y demás abrigos para el ejército.

El Ministro Mendiburu en su proveido del 6 de julio, ordenaba al Comandante General de Marina la preparación y envío de los cuatro cañones de grueso calibre, con su munición, pólvora y demás, cuya remisión fuera diferida. Asimismo, que propusiera otra batería para Pisagua, que debería estar preparada y dispuesta para su remisión con orden. Finalmente que se remitiría todo lo relativo al vestuario, etc.[421]

El 3 de julio el Comandante General informaba al Ministro sobre las perspectivas de alistamiento del *Huáscar*, según informe de Grau:

"Estará listo para zarpar el día de mañana, en lo que a material concierne. No así en lo respectivo a la organización en el plan de combate, disciplina y ejercicios de batería, en razón de haberse cambiado gran parte

de su tripulación y no permitirle las obras que se han practicado en dicho buque, adquirir la práctica tan necesaria e indispensable.

La Comandancia General cree, que atendiendo a la apremiante necesidad de la salida de este buque, pueda efectuarla, luego que haya tomado posesión de su destino, el capitán de fragata graduado don Luis López, o antes, pues este jefe no llegará sino el sábado por la noche, ni creo que por esto pueda demorarse la salida de un buque que tanto necesita de él, S.E. el Director de la Guerra. Y a fin de que esté expedito en el menor tiempo posible, ha impartido las órdenes respectivas para que se embarquen tan luego como los remita el Parque General de Artillería, los veinte quintales de pólvora que de orden de US. debe conducir al Sur, así como la mayor cantidad de carbón que pueda tener en sus depósitos, víveres, artículos navales y cuanto ha menester para un pronto apresto, no así los cien cajones con municiones o sean doscientos mil tiros, por no tener donde acomodarlos, por lo que he dispuesto que los cuatrocientos mil tiros se embarquen en el *Chalaco*"[422].

En su informe al Director Supremo de la Guerra del 5 de julio desde el Callao, Grau le manifestaba que terminadas unas poquísimas obras pendientes, el buque quedaría listo para salir a la mar: "Creo, sin embargo, hacer algunos ejercicios de cañón antes de emprender nueva expedición, tanto para adiestrar a la tripulación en su manejo como para ensayar los estopines, de cuyo buen estado dudo".

El *Huáscar* zarpó el 6 de julio por orden del Vice-presidente La Puerta y luego de calificar como de premura la salida, ya el 8 de julio en Arica[423], Grau insistió sobre el tema ante el Director Supremo de la Guerra y decía: "Tampoco ha sido posible por la atención de la carena hacer ejercicios a fuego con la artillería y armas menores, lo que es indispensable si se atiende a que la mayor parte de la tripulación ha sido renovada y puede igualmente practicarse en este puerto (Arica) sobre un blanco dispuesto al efecto".

En realidad, Prado empezó a manifestar apuro en sus misivas a La Puerta, para que el *Huáscar* solo o con la *Unión* se desplazaran al Sur, mucho antes de que el monitor llegase al Callao. La primera carta del 4 de junio al respecto, lo reitera en otras del 7, 21, 22 y la víspera de la llegada del monitor a Arica. Era una salida anunciada, que no le dejó margen a Grau para realizar los ejercicios de tiro y aun cuando sugirió a Prado poderlos hacer en Arica, tampoco lo logró[424].

Cuando el monitor zarpó el 6 de julio al Sur, aún no se había presentado el 3er. Jefe, capitán de fragata graduado Luis López. El embarque de este jefe obedecía a una orden del Presidente de la República, para encargarse del mando de la torre, en reemplazo del capitán de fragata graduado Ramón Freire, que había sido destacado a la

Mayoría de Órdenes del Departamento, mientras durase la curación de las heridas que recibiera en el combate de Iquique. La ausencia de este jefe, señalaba Grau, había sido una de las causas por las que no se habían practicado ejercicios[425]. No se ha podido identificar ni cuantificar el nombre y/o cantidad de los artilleros y maquinistas que se relevaron para la salida del monitor al Sur. No cabe duda que la torre y los cañones en ella contenidos, eran la razón de ser del monitor y de ahí la excelencia que debía primar en su operación.

Respecto al combustible y artículos navales[426], Grau los solicitó precisando que 200 toneladas de carbón, de las que 60 debían ser del país de Gales, que tenía la cualidad de hacer poco humo, "combustible que es necesario tener a bordo en determinadas circunstancias para que no sea visto el buque de mi mando en la expedición que va a emprender".

Y a los capitanes de puerto de Arica y Pisagua, les instaba a que el carbón ensacado que suministrasen en el futuro, sea muy escogido y de la mejor calidad, pues el que recibió el *Huáscar* en su última campaña no permitió que las calderas alcanzaran la presión suficiente.

Pero Grau no olvidó las necesidades del personal durante el alistamiento del material en el Callao[427]. Así, el 10 de junio ofició al Comandante General de Marina haciéndole notar que la gente se encontraba "sin ropa" y pidió 150 vestuarios completos. La razón: en primer término, reponer los vestuarios de marinero suministrados a los 62 náufragos de la *Esmeralda*; luego, que durante los días de la campaña la gente estuvo entretenida en trabajos penosos. Pero llegó el 30 de junio y se vio en la necesidad de reiterar la entrega del vestuario pedido, a lo cual sumó otro más por chaquetas y chaquetones de tela gruesa y adecuada para neutralizar los rigores de la estación en la zona Sur, próxima a su objeto de una nueva campaña. En este último oficio manifestaba lo chocante que era, cuando no contrario a la organización militar, "ver a la gente abrigarse con las frazadas con que duermen, y hay que tolerar esto, en vista de la necesidad que satisface".

¿Y los sueldos de la tripulación? En sendos oficios del 18 y 30 de junio al Comandante General de Marina[428], Grau solicitó fueran satisfechos aquellos devengados, no de la propia dotación del monitor que estaban prácticamente al día, sino de aquellos de la fragata. En efecto, en el último puntualizó que era la tercera vez que solicitaba se satisfacieran los haberes insolutos de los maquinistas y demás individuos que pertenecieran a la *Independencia*, pero que servían a bordo del monitor desde su naufragio. Además por estar impagos, no habían

podido reemplazar toda su ropa y demás artículos de su equipaje.

La relación de dicho personal era como sigue:

2do. Maquinista Juan Dorward	mayo
3er. Maquinista Santiago McCarley	mayo
4to. Maquinista Archibald McCallum	abril y mayo
Armero Manuel Ordinola	mayo
Cocinero de 2da. Cámara José Salas	marzo, abril y mayo
Arto. de Preferencia José del C. Hernández	marzo, abril y mayo
Cocinero de Equipaje Edward Jord	marzo, abril y mayo
Artillero de Preferencia Julio Felipe	marzo, abril y mayo
Artillero de Preferencia Julio Pablo	marzo, abril y mayo
Artillero de Preferencia Samuel Varnisch	marzo, abril y mayo
Marinero José Félix Torres	mayo
Cabo de fogoneros Adolfo Mayer	mayo
Cabo de fogoneros Samuel Carlson	mayo
Fogonero Thomas Ray	mayo
Fogonero Juan McRines	mayo
Fogonero Joseph Chambers	mayo
Carbonero John Boom	mayo
Carbonero William Martin	mayo

De más esta decir, que Grau también elevó pedidos por víveres, medicinas, artículos de escritorio y artículos navales. En este último rubro, contemplaba aquellos artículos para el cargo de contramaestre y cabo de timoneles, y los más indispensables para los cargos de armero y herrero, así como algunos metales para la máquina. Sin embargo, hacía una mención especial sobre el aceite. Al respecto decía haber hecho un gran consumo de él, pues además del que se empleaba para el funcionamiento de la máquina, "se gastó diariamente hasta 5 galones en la limpieza de calderas", y demás trabajos de la máquina. Menciona también algo interesante respecto al kerosene, agotado durante la segunda persecución por el *Blanco*, al tener que usársele "como combustible para remediar en parte la pésima calidad del carbón embarcado en Pisagua", motivo por el cual debía reponerse[429].

El viernes 20 de junio el monitor fue remolcado al Muelle Dársena para emplear la cabria en la maniobra de retiro del palo trinquete y trípode, y remolcado el mismo día a la boya a que estaba amarrado. Sobre estos elementos Grau dijo que "a más de estar averiado impedía el libre juego de la artillería; con esta medida se ha conseguido mejorar las condiciones militares del buque"[430].

El miércoles 25 de junio a las 7h am. el *Huáscar* fue remolcado al costado del dique flotante. Luego de las maniobras del caso, el buque quedó sentado a las 8h am. y el dique completamente en seco a las 9h 30m am. El Comandante General de Marina en persona lo inspec-

cionó, constatando "la avería que tiene en la proa, como de 14 pulgadas, que consiste en una plancha rajada de alto abajo y otra, averiada ligeramente". Se necesitaba de dos a tres días para repararla, pero aseguró que en la mañana del sábado 28 de junio saldría de dique con sus fondos limpios y pintados, a terminar otros trabajos y aprestos. La avería mencionada fue consecuencia de los espolonazos aplicados a la *Esmeralda*. La avería fue reparada colocando un parche sobre la plancha dañada o afectada. También se recorrieron válvulas de fondo y se inspeccionó la hélice. Durante la estadía, la *Pilcomayo* estaría voltejeando en la bahía y fuera de ella, para evitar cualquier sorpresa. Asi lo informó al Ministro de Guerra y Marina. El viernes 27 de junio el *Huáscar* fue visitado por el Ministro de Guerra y Marina acompañado del Comandante General de Marina. El mismo día de la salida de dique, esto es el sábado 28 de junio a 8h 10m am., el Comandante General trasmitió el parte e informe al Director de Marina y que cumpliendo órdenes impartidas por el Ministro de Guerra y Marina, se estaba alistando rápidamente y a ese efecto estaba recibiendo el carbón pedido. En su informe al Director Supremo de la Guerra. decía Grau que muy pronto estaría listo para zarpar al Sur a emprender las operaciones que tuviera a bien confiarle. Luego de salir de dique el 28 empezó a recibir el carbón para su próximo viaje, terminando la faena el 2 de julio. Pero es apropiado mencionar que para el rasqueteo y pintado de la obra viva, cooperaron las tripulaciones de los monitores, de la corbeta, y alumnos de la *Apurímac*, casi en número de 60 entre todos[431].

Sería muy largo y complicado relatar todas las reparaciones efectuadas día a día, la cantidad de gente que trabajó, las paralizaciones habidas, los problemas y sus soluciones, por lo que se ha optado por hacer una síntesis de todo ello, que permita apreciar el trabajo realizado desde el 8 de junio hasta el 6 de julio, que zarpa para operaciones en el Sur, con uno que otro inconcluso. Fueron 27 días de intenso trabajo en tierra y a bordo. La mayoría de las veces el personal que trabajaba en la planta de Ingeniería se retiraba a diario entre las 10 y 11 de la noche. Y procede mencionar también que la cofa del mayor para la ametralladora, fue confeccionada por la Factoría Victoria, conforme puede leerse en los asientos del *Diario de Bitácora* para esos 27 días. Fue una nueva demostración del trabajo organizado y eficiente para lograr el objetivo de permitir al *Huáscar* con su comandante Grau, regresar en el lapso más breve a combatir al enemigo.

Un cálculo aproximado en base a los partes de Grau al Comandante General de Marina[432], indica que durante los 27 días que duraron los

trabajos, los caldereros, maquinistas, carpinteros y calafates laboraron aproximadamente 8,300 hombres/hora a bordo. Fue una impresionante demostración de capacidad técnica y logística.

Además, durante todo este tiempo se realizaron trabajos en tierra en la Factoría Naval de Bellavista, y en las particulares Mackintosh y Victoria. No ha sido posible, por falta de información, hacer cálculo similar. En ellas se reparaban y fabricaban diversas piezas de metal y madera para cubierta, máquinas, calderas, artillería, cámaras y camarotes. El costo de los operarios en tierra y a bordo, más los materiales y artículos usados, debieron ser muy elevados, pero que hubo de pagar ante la exigencia de la guerra.

Los principales trabajos realizados, dejando de lado los de menor envergadura, fueron los siguientes.

PLANTA DE INGENIERÍA

- Inspección, desarme, reparación, cambio de piezas, limpieza, montaje, regulación de la máquina principal, con todos sus accesorios, válvulas, bombas, tuberías, descansos, etc.
- Arreglo de la chumacera del eje
- Arreglo y reparación del condensador principal y para agua fresca
- Reparación de válvulas Kingston
- Reparación de bomba de sentinas, contraincendio, y de mano de cubierta.
- Reparación de válvulas de fondo
- Inspección de la hélice
- Reparación de las válvulas seccionales en compartimientos
- Arreglo parcial de tubos de caldera
- Compostura de hornillas
- Limpieza y arreglo de la válvula principal de vapor
- Arreglo de diversas válvulas
- Remachado de algunas planchas de las calderas
- Limpieza parcial de incrustaciones de sal en los tubos de calderas
- Arreglo del tubo del superitas
- Parchado general de la chimenea

CASCO, CUBIERTAS Y ALOJAMIENTOS

- Compostura de todas las falcas rebatibles y batayola de estribor
- Retiro del palo trinquete y trípode, guindastes, arreglo y tapado de sus fogonaduras.
- Colocación de plancha de fierro en el casco como parche de la avería que sufriera el espolón el 21 de mayo.
- Reforzamiento de los finos del espolón
- Cambio de remaches en las planchas de proa del casco
- Colocación de trancaniles y sobretrancaniles en el castillo de proa

- Recorrido de todas las costuras en proa y alcázar de la cubierta principal
- Reparación de rumbos en la cubierta principal
- Construcción de batayola en estribor
- Colocación de bitas en proa
- Confección de escala al puente
- Reparación de las brazolas de las escotillas de la cubierta principal
- Reparación de cuarteles de combate de las escotillas
- Colocación de ocho enjaretados en cubichete de calderas
- Construcción de escala para toldilla
- Reparación de mamparas y puertas de jardines en popa
- Arreglo de la enfermería
- Arrreglo de camarote para Aspirantes de Marina
- Colocación del cabillero de estribor del palo mayor
- Instalación del sistema de agua caliente en la cubierta principal para defensa contra abordajes.

TORRE Y ARTILLERÍA

- Cambio de las cuatro correderas de los cañones de a 300
- Desmontaje y armado de los cañones de a 300
- Cambio del tubo de ventilación de la santa bárbara
- Recorrido completo de todo el sistema de rotación de la torre, incluido piñones, cremallera, cigüeñas, etc., y planchaje de cubierta en la circunferencia de la torre.
- Confección e instalación de chillera para proyectiles en el compartimiento de la torre.
- Confección e instalación de 2 alzas y 2 miras para la torre

Cuando el *Huáscar* zarpó el 6 para Arica, solo quedaban pendientes de terminación los dos trabajos siguientes: Arreglo de planchas para tapar la cubierta del lado de la torre y montaje de una ametralladora en la cofa del palo mayor

Conforme se ha visto, Grau solicitó autorización para reemplazar parte de la dotación en diversas categorías y calificaciones, amén de exponer ciertos casos de deserción de marineros, de los cuales pedía su captura por la policía y un juicio riguroso como ejemplo para la disciplina. Manifestó hasta ocho casos, uno de ellos en Iquique el 21 de mayo, y los otros siete en el Callao. En otra ocasión licenció hasta cuatro tripulantes por inútiles[433].

Por otro lado, solicitó se aclarara la situación de varios miembros de la dotación[434]. Así, el 4to. maquinista Henry Lewer que figuraba en las Lista de Revista como encargado de las armas según autorización de la Comandancia General de Marina, resultaba impago porque la Caja Fiscal del Callao se negaba a cancelarle su haber de mayo por la falta de una resolución suprema. Otro caso fue el del contador Juan

Alfaro, nombrado por resolución del 12 de abril, y que lo fuera antes del *Atahualpa*. Grau manifestaba que por justicia y legalmente, debía gozar del sueldo correspondiente a un Oficial 1° del Cuerpo Político, según estaba consignado en el Presupuesto del año.

En otro orden de cosas, Grau informaba sobre la situación de la barca chilena *Emilia*. Asi, recordó que el 28 de mayo frente a Cobija, dicha barca fue interceptada, y al concluir con el procedimiento de visita y registro, quedó definido que era de bandera chilena, por lo cual fue considerada como buena presa, de acuerdo a los Artículos 1° y 2° del Reglamento de Presas del 29 de abril de 1822. El piloto y los ocho marineros fueron transbordados al monitor, poniéndosele una dotación de presa a cargo del teniente 1° graduado José Melitón Rodríguez, dos aspirantes, un guardián y otros más, con la tarea de conducirla al Callao con su cargamento de metales.

Al llegar el *Huáscar* al Callao, Grau solicitó que se designara el lugar al cual debía enviar a los tripulantes de la barca, pues consideraba inconveniente su presencia a bordo. El 8 de junio, el Comandante General de Marina, dispuso su transbordo al *Talismán* hasta nueva orden, y pidió al Director de Marina a donde enviarlos junto con aquellos tripulantes de la barca *Anita* capturada por el *Chalaco* y que arribara al Callao el 11 de junio[435]. Se estaba a la espera de los documentos para elevarlos al Ministerio de Guerra y Marina y la resolución sobre si se seguía o no juicio de presas conforme al reglamento arriba citado. La decisión del ministro Mendiburu fue que los tripulantes de ambas barcas fuesen internados en seguridad en la cárcel pública.

Durante la travesía de la barca al Callao, se produjo un intento de motín del que dio cuenta el teniente Rodríguez a su llegada a puerto. Explicó que fue encabezado por el artillero ordinario William Norris en acuerdo con el capitán José Merino, para llevarla a Lota previa captura de Rodríguez. Ya en el Callao, Norris y el capitán fueron enviados presos al monitor.

Grau ordenó que el teniente 2° Carlos de los Heros y tres hombres más, reemplazaran al teniente Rodríguez y dotación de presa, haciéndose cargo de su custodia. El 4 de julio, Grau informó que ante el Juzgado del Dr. Suero se presentaron el teniente Rodríguez, el aspirante Ramón E. Bueno, los marineros W. Norris y J.H. Hill, para rendir instructiva en el caso de intento de motín[436].

En cuanto al personal superior, también se dieron algunos cambios por resolución ministerial, en particular con aquellos que habían pertenecido a la fragata *Independencia*. Así fueron nombrados el teniente

1° graduado Pedro Gárezon, el teniente 2° Enrique Palacios, los aspirantes Manuel Villar y Domingo Valle Riestra[437].

E. TORPEDOS Y ALGO MÁS

Tratar de esta arma no es novedad en la *Historia Marítima del Perú*, pues se ha hablado de ella tanto en el Tomo VIII, en la parte correspondiente a la Guerra con España, como en el IX en que se describe su desarrollo durante la segunda mitad del siglo XIX, incluyendo el bote o lancha torpedera. En ellos se ha descrito el torpedo fijo o estacionario (años después se le llamaría mina), el de botalón, el remolcado y el automóvil, controlado o no. Se adelantó la descripción del torpedo Lay adquirido por el Perú en la guerra, y del torpedo remolcado Harvey, así como algo de la lancha torpedera Herreshoff, y una reseña del torpedo automóvil no controlado Whitehead. El empleo de este último por primera vez en un combate naval, precisamente en aguas peruanas en 1877, entre la fragata británica *Shah* y el *Huáscar* que lo eludiera, está descrito con todo detalle en el Tomo X.

Por lo tanto, esta parte solo tratará de ciertos detalles que complementen las descripciones, adquisición y traslado al Perú, dejando para el próximo capítulo lo relativo a su empleo.

Quizás por recuerdo de lo sucedido en 1877 y como primera reacción ante la ocupación de Antofagasta, fue que el Consejo de Ministros, en sesión del viernes 23 de febrero, acordó pedir al Vice-presidente Canevaro a la sazón en Europa, la adquisición de 12 torpedos Whitehead. Nunca se supo de sus características, pero sí que no se adquirieron. En realidad, este tipo de torpedo no llegó a formar parte de los inventarios de Perú y Chile. En los archivos peruanos la información sobre decisiones posteriores al 23 de febrero en cuanto a torpedos y lanchas torpederas es incompleta.

Conviene insistir en este momento, que a partir del 5 de abril el Perú no podía hacer uso del cable vía Chile, quedándole, para los efectos de comunicarse con los principales proveedores de elementos bélicos de Estados Unidos y Europa, solo dos formas. Una, enviando cartas desde el Callao en vapor de la P.S.N.C. al Cónsul en Panamá, quien las derivaba por correo a su destino, o de acuerdo a instrucciones las traducía en telegramas para los proveedores de armas; por supuesto, el sistema funcionaba en sentido inverso. La otra forma, principalmente para los telegramas enviados de aquellos lugares al Perú, consistía en el envío de su texto por el Cónsul de Panamá en el

vapor de la P.S.N.C. que haría escala en Paita, desde donde se retrasmitiría al Callao. En cualquier forma, una comunicación Perú-Estados Unidos/Europa empleaba entre 6-15 días, en comparación con las de Chile-Europa/Estados Unidos que por cable demoraban un día. Así, pues, enterado el Cónsul de Chile en Panamá de la llegada a Colón y envío desde Panamá de los elementos bélicos adquiridos, era fácil que en Valparaíso tuvieran conocimiento máximo en 48 horas.

1. LOS TORPEDOS LAY

Lawrence Clayton y Marquis James, biógrafos de W.R. Grace[438] mencionan, en sus respectivas obras, que el 10 de abril, apenas cinco días después de declarada la guerra por Chile, la Casa W.R. Grace & Co. de Nueva York despachó al Perú el primer torpedo Lay con lancha y dos expertos, S.F. Chester y Williams Lee. No hay una fecha precisa de cuando llegó al Perú ese torpedo Lay o los demás torpedos que se compraron a Lay, pero por el relato biográfico los diez fueron conducidos camuflados dentro de un gran lote de hule importado por el Perú en aquella época. La referencia a la lancha no es exacta. Si se despacharon de Nueva York el 10 de abril, querría decir que hubo de transcurrir un tiempo para la negociación y entrega. Es probable que dicha negociación se iniciara a comienzos de 1879, como bien señala Robert Bradford en su obra[439]. Así, dice, que H.D. Windsor de Nueva York, en representación de Lay en Estados Unidos, contrató con agentes peruanos el suministro de 10 torpedos Lay en 60 días, pero que se entregaron en 48. Bien pudo ser entonces, que el pedido a Canevaro del 23 de febrero, fuera derivado a W.R. Grace, aunque también pudo hacer trato el Gobierno con la Casa Grace Brothers and Co. del Callao a cargo de Michael P. Grace.

Bradford señala que al momento del contrato estaba disponible el torpedo automóvil controlado Lay N° 7, construido en Delamater, y entregado de inmediato a Grace con lo cual coinciden los biógrafos citados. Los restantes, del N° 9 al 17, fueron fabricados en los talleres de Pratt & Whitney Co., Hartford, bajo la supervisión del Sr. Geo E. Haight. De ahí probablemente la confusión que puede derivarse cuando un biógrafo dice que eran Pratt & Whitney y el otro Lay. Esos últimos eran iguales en todo aspecto al modelo anterior Lay N° 5, pero guardando pequeñas diferencias con el Lay N° 7. Está confirmado que Pratt & Whitney eran los fabricantes de las turbinas más no del torpedo Lay. La realidad es que los diez torpedos llegaron en embarques

distintos completándose su entrega en Callao en la primera quincena de agosto.

Así, el Cónsul del Perú en Panamá, Luis E. Márquez, en carta del 25 de junio informaba que por el vapor de ese día (que no podía ser sino de la P.S.N.C.) viajaba al Callao el señor W.W. Rowley (con nombre Patchen), llevando tres torpedos consignados a la Casa Grace Brothers del Callao. Rowley confiaba en que se remitirían algunos más en el siguiente vapor. Si la P.S.N.C. no los aceptase, decía Márquez, se les podría embarcar en el *Talismán*[440].

El 5 de julio el Comandante General de Marina informó que en esa noche se embarcarían para el sur en el *Chalaco*, tres (3) torpedos Lay, según ofrecimiento del jefe de la Casa Grace del Callao. El experto para manejarlos W.W. Rowley lo haría en el vapor de la carrera que salía esa noche después de las 10 p.m. Eran evidentemente, los que había traido Rowley[441].

Como preludio de su futuro empleo, el 22/23 de agosto, estando el *Huáscar* en Iquique, embarcó dos de los tres torpedos Lay, al experto Stephen Chester, y al ingeniero peruano Felipe Arancibia[442].

El 31 de julio el *Limeña* embarcó en Panamá toda la carga que pudo, excepto 58 bultos de torpedos que llegaron a Colón desde Nueva York ese mismo día a cargo de F.H. Snyder de la Cía. Lay, bultos que no se pudieron movilizar a Panamá por haberse confundido con la carga del buque que los llevara a Colón. El Cónsul Márquez, informó el 2 de agosto, que Snyder viajaba al Callao en el *Limeña*, dejando todo arreglado para que los torpedos se embarcasen en el próximo vapor o transporte. También anunció el viaje en el transporte peruano, de Leoncio Prado conduciendo algunos artículos de guerra[443].

El 30 de julio el Comandante General de Marina ante una orden para que designe un jefe para asuntos de torpedos, propuso al capitán de navío graduado Manuel Palacios, en vista, dijo, de "sus conocimientos, contracción y cualidades recomendables que reúne", pues lo consideraba como "el más aparente para desempeñar la comisión reservada y quien además conoce el idioma inglés y puede entenderse perfectamente con el experto individuo que quedará a cargo de lo concerniente a torpedos". El Ministro de Guerra y Marina mediante resolución del 2 de agosto aprobó la propuesta, quedando Palacios en libertad de elegir al oficial de confianza que serviría a sus órdenes, designación que recayó en el teniente 2° Heriberto Benites. Palacios estaría a cargo de los torpedos y de la supervisión de los expertos, auxiliado por el teniente Benites. El 4 del mismo mes, una resolución suprema llamó al servicio a Palacios, que se encontraba en situación

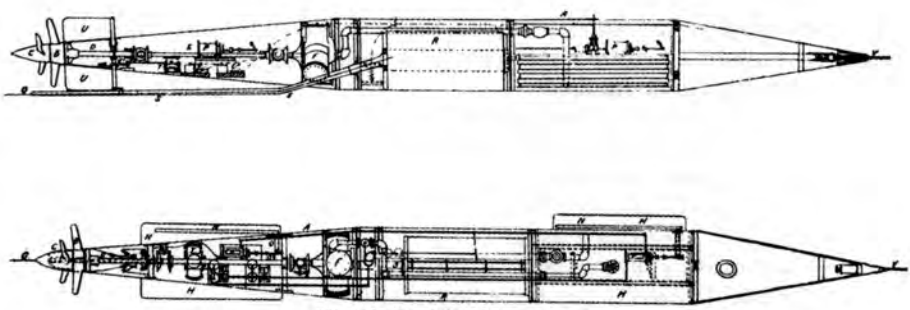


Fig. 243. — Vue générale de la torpille Lay.

Torpedo LAY

Por intermedio de la Casa W.R. Grace & Co. de Nueva York, el Perú adquirió a inicios de la guerra, diez torpedos automóviles filoguiados de este tipo, que llegaron al Callao en diversos vapores, como mercadería camuflada, llegando el último lote el 10 de agosto de 1879. Reproducida de: *Historia Marítima del Perú*. Tomo IX, Volumen 2, pág. 85, de Melitón Carvajal Pareja).

de indefinido, nombrándolo Jefe de la Sección Máquinas de Guerra, y Sub Jefe del Estado de Mayor de las Baterías del Callao[444].

En carta de Prado a La Puerta del 3 de agosto, le recordaba haberle escrito que de los cuatro torpedos Lay que había listos en el Callao, se le mandasen dos en el vaporcito de un tal Speedie, pero que pensándolo mejor, ante el riesgo de que fuera interceptado por el enemigo, consideraba como más seguro que los llevara un transporte peruano. Otros dos torpedos debían colocarse en las cercanías de la isla de San Lorenzo, en previsión de que pudieran bloquearnos el Callao, o de que el *Loa* y el *Amazonas* fueran a excursionar por allí en busca de presas[445]. El 9 de agosto, el Comandante General de Marina estaba ya en condiciones de informar sobre la situación y ubicación de los torpedos Lay suministrados por los señores Grace Brothers & Cía. del Callao, en número de diez con todos sus útiles como sigue[446].

En el puerto de Iquique	
Entregados al Ingeniero de Estado Felipe Arancibia	3
(Enviados por Grace en el *Chalaco*)	
En el depósito del Callao	
Encajonado, cargado y listo	1
Armados, cargados y listos	3
Encajonado y listo para envío	1
(Le falta la batería que debe llegar en el *Limeña*)	
En el vapor *Limeña*	
Embarcados en Panamá (en 19 cajones)	2
TOTAL	10

Como se puede apreciar, el *Limeña* en su viaje del 31 de julio alcanzó a embarcar dos, pues de otra manera el Comandante General no podía informar el 9 de agosto que estaba trayendo dos. El depósito en donde funcionaba la Sección de Torpedos, estaba ubicado en el Callao entre la torre de La Merced y el fuerte Santa Rosa, por el cual se pagaba un alquiler mensual de 125 pesos, considerado muy alto.

Otro dato interesante es el que detalla el personal de expertos presentes en el Perú para esa fecha, cuya relación era la siguiente:

Para torpedos Lay

- George P. Haight, llegado de Iquique. Sueldo 250 dólares al mes en oro americano, más gastos de hotel.
- Williams Lee, a cargo de todo lo relativo al armamento de los torpedos. Sueldo 150 dólares al mes en oro americano, más gastos de hotel.
- Stephen F. Chester, que dirigía los trabajos (en lanchas-sic-) a órdenes del ingeniero Arancibia. Sueldo 150 dólares al mes en oro americano.

Trabajando en el depósito del Callao

- Condestable Domingo Pacheco. Sueldo 150 soles al mes
- Carpintero Williams. Sueldo 3 soles diarios y ración
- Peones: Rodolfo Smith, Benjamín Tenorio, Valentín Ismar, Williams Harris. Sueldo 2 soles diarios y ración.

Para lanchas Herreshoff

- Morris y Williams, llegados a fines de julio en vapor de la P.S.N.C., para armar la lancha de este tipo traida en el *Limeña*. Sueldo 150 dólares al mes más alojamiento y alimentación.

Al completar la entrega de los 10 torpedos Lay, Grace Brothers y Co. del Callao, dio por terminada su comisión, pero sugirió se nombraran oficiales para que aprendieran y pusiesen reemplazar después a los expertos con el consiguiente ahorro de dinero. En este sentido, la Comandancia General de Marina dispuso que algunos jefes y oficiales de marina destinados a la torre de La Merced y al fuerte Santa Rosa, así como algunos oficiales embarcados en los buques fondeados en la bahía, estudiasen los torpedos y el manejo de la lancha Herreshoff, mientras se la armaba en el Callao.

Pero el Comandante General recalcaba que se requería de dinero para pagar los sueldos de los expertos, artesanos y peones, más otros gastos, habiendo ya los primeros reclamado sueldos adeudados. Como medida de ahorro en hotel y alimentación, sugería se les alojase en el pontón-escuela *Marañón*, que para entonces no tenía alumnos.

Por su parte, el comandante Palacios informaba el 19 de agosto casi en los mismos términos que se acaban de citar, con la diferencia de que los mecánicos contratados para el ensamblaje de la lancha eran Chas. E. Maury y no Morris, y Williams Williams, cuyos términos de contratación desconocía. Mencionaba también, que Chester estaba en Iquique a cargo de los tres torpedos Lay en ese puerto, sin lancha. Respecto a los expertos Haight y Lee, su alojamiento y manutención en hotel del Callao, corría por cuenta del Supremo Gobierno desde el 1° de julio, y en iguales condiciones estaban Maury y Williams, desde su llegada a este puerto. Para el condestable, carpintero y los cuatro peones que vivían en el depósito mismo, se sacaba desde el 1° de agosto por cuenta del Supremo Gobierno, las raciones diarias que suministraba la casa proveedora por conducto del Arsenal, sin perjuicio del jornal que disfrutaban.

A su informe adjuntaba el inventario de la Sección de Torpedos al 4 de agosto, fecha en que Palacios se hizo cargo del depósito y torpedos, que muestra ciertas diferencias con aquel del Comandante General. En efecto, Palacios mencionaba que él solo recibió cinco torpedos Lay armados y listos, faltándole la batería a uno.

El 25 de agosto, luego de haber recibido los dos torpedos Lay traidos de Panamá por el *Limeña*, ya Palacios tenía siete en total en el depósito, de los que cargados y listos había cinco, al haberse recibido la batería traida en el transporte. También recibió de Grace, como respuesto, un regenerador completo para producir gas y una carretilla para movilizar torpedos[447].

El 6 de setiembre, Manuel Palacios informó tener dos torpedos Lay listos y empaquetados para ser enviados adonde se ordenase, quedando en el depósito otros tres que estarían listos cuando se recibiera el gas carbono para sus calderas, ya pedido[448].

El Ministro de Relaciones Exteriores, Rafael Velarde comunicó al Ministro de Guerra y Marina en noviembre de 1879, que a pedido del presidente Prado, la Cía. Lay había autorizado que el experto Haight permaneciera en el Perú tres meses más. La Cía. empero, no solo había accedido a ello, sino a que "permanezca todo el tiempo que el Gobierno lo crea necesario para el servicio de sus torpedos"[449]. Pero el problema no era simplemente tener torpedos y lanchas sino también conocer su tecnología y aplicación. Es por eso, que en carta a La Puerta del 30 de julio, Prado le escribió que estando listos los torpedos en Iquique, existía el gravísimo inconveniente de no contar con las personas adecuadas para emplearlos, puesto que los contratistas estaban obligados únicamente a armar y enseñar el modo de servirse de los aparatos, y no correr riesgo alguno. El señor Rowley, representante de Haight y Chester, en una larga entrevista le había manifiestado lo sensible que era que el Gobierno no hubiese podido mandar algunos jóvenes mecánicos a Lima para dedicarlos a ese servicio especial. No carece de razón, decía Prado, pero "siendo ya tarde para pensar en esto y perdiéndose un tiempo precioso y oportunidades que no siempre se presentan, se había decidido a contratar a Rowley". En todo caso, según carta de Prado a La Puerta del 20 de agosto, el Ingeniero Felipe Arancibia había aprendido y manejaba uno de los torpedos que debían operar en la primera oportunidad[450].

Ya en junio 2, desde Iquique, Prado había escrito a La Puerta que le enviaba esa carta con el Ingeniero Felipe Arancibia, a quien expresamente mandaba para que fuera el conductor del torpedo, que podía traer en el *Oroya* directamente a Pisagua y, en otra del 4 de junio desde Arica, le reiteraba la urgencia de que le enviase a la mayor brevedad un par de torpedos para aplicarlos en Iquique, para ver si por lo menos se destruía uno de los blindados. Podía traerlos el *Oroya* a Pisagua mientras no estuviese bloqueado, pues de serlo no se podrían llevar de Iquique a Pisagua por tierra. La defensa del Callao

podía asegurarse empleando los torpedos que hasta entonces estaban listos allí[451].

Pues bien, en carta del 1° de setiembre de Prado a La Puerta, se refirió al resultado negativo del ensayo con torpedos Lay en Antofagasta. "No sé, dice, si ello se debió a la incompetencia de los que los manejan, pero sea como quiera, no debe pagarse el precio estipulado mientras los contratistas no comprueben la eficacia de dichos torpedos, por medio de experimentos y ensayos prácticos que hagan en el Callao, y que deben haberlos verificado antes de que vinieran al Sur, como que a ello están obligados por los términos del contrato". Pero esto se verá en otro capítulo.

Prado, continuaba haciendo igual recomendación con respecto a los torpedos de Hardy y Habbe, y lancha Herreshoff. Decía también que enviaba a Lima a Arancibia con varios objetivos: 1) procurarse un generador de gas, que era indispensable para regularizar el manejo de los torpedos; 2) comparar los torpedos Lay con los de los sistemas Habbe & Hardy y Herreshoff, examinarlos y estudiar su manejo, y 3) traer el obrero mecánico que necesitaba[452].

¿Quiénes eran Hardy y Habbe? Según Bradford[453], M.A. Hardy, experto mecánico, y el diseñador Martin Habbe, ambos ex-trabajadores de Lay, y con otros más, habían fundado The U.S. Torpedo Company, fabricantes de un nuevo torpedo que exhibieron en noviembre de 1878 en Pamrapo, N.J. Al describirlo, Bradford dijo que era algo distinto del Lay en lo que a diámetro se refiere, pues era menor de 24 pulgadas, de excelente acabado y más sencillo que los modelos anteriores de Lay, pues en éste era difícil que se pudiera instalar un cable eléctrico múltiple de 1 1/2 millas de longitud. Pero en el nuevo, que tenía cable único, se había podido reducir el diámetro del torpedo. El cable único traía un nuevo problema, que era el de cómo controlar el torpedo en el cumplimiento de sus funciones de arranque, parada y dirección, sin usar una batería local. Eso lo había superado The U.S. Torpedo Company. Fue necesario mucho esfuerzo para aumentar su velocidad, que en las pruebas citadas alcanzó 10 millas por hora. Bradford mencionaba que este torpedo fue vendido a los agentes del Perú a fines de 1878 o comienzos de 1879, y que los señores Snyder, Presidente de la Compañía, y Hardy viajaron al Perú llevando el torpedo. Este sería pues el torpedo que Arancibia debía comparar con el Lay. No hay más información en fuentes peruanas, pero Bradford menciona que el torpedo sería hundido en Arica para evitar su captura.

2. *LAS LANCHAS TORPEDERAS HERRESHOFF*

En sesión del Consejo de Ministros del 1° de julio, el Ministro de Relaciones Exteriores Irigoyen, informaba que el señor Michael Grace le había dado cuenta que ya estaban listas las dos lanchas torpederas mandadas construir en los Estados Unidos, y en construcción seis más por encargo del coronel Lara, pero respecto de las que Grace no había recibido autorización. Además, Grace le había manifestado que si se le autorizaba en debida forma, podía obtener 12 o más ametralladoras. Debatido este tema, y considerando los señores ministros que ambos elementos de guerra "eran poderosos y de poco valor relativamente a las ventajas que con ellos podían obtenerse sobre el enemigo", acordaron que se compraran las lanchas y ametralladoras, para lo cual el Ministro de Guerra y Marina debería adoptar las medidas del caso y considerar su pago con el de Hacienda. El coronel Enrique Lara, ex-Prefecto de Lima, había sido enviado en comisión del servicio a los Estados Unidos, según diera cuenta al Consejo el Vice-presidente La Puerta, en sesión del 19 de mayo[454].

El Ministro Mendiburu en oficio del 17 de setiembre informaba al Ministro de Relaciones Exteriores sobre las últimas noticias que recibiera del coronel Lara. Así le decía había estado en Europa para hacer construir seis lanchas topederas, pero que nada pudo hacer por falta de recursos, apesar de abrir una suscripción entre los peruanos residentes en París, que produjo apenas 3,000£ proporcionadas por Carlos Candamo. De regreso a Estados Unidos, con la colaboración de la casa Grace colocó una orden por otras seis lanchas Herreshoff. Cabe recordar que a la fecha correspondiente al primer pedido de dos lanchas, una se encontraba ya en el Callao y la segunda según Mendiburu estaba próxima a llegar de Panamá, agregando que como la casa Grace no tuviera los fondos del Gobierno, y como la terminación de las citadas cuatro "importa mucho", cumplía con transmitirle la orden del Vicepresidente para que oficiara al Encargado de Negocios en Estados Unidos a fin de que insista con Grace que continue la construcción con la mayor celeridad posible, con el compromiso de pago por el Gobierno[455].

El Ministro de Relaciones Exteriores no perdió tiempo y en la misma fecha ofició al Encargado de Negocios J. Carlos Tracy sobre la situación casi en los mismos términos, el que el 20 de octubre le comentó que los señores Grace le habían informado que la tercera lancha estaría lista en treinta días para su embarque a Panamá, y que además habían recibido un telegrama de la casa Grace en el Callao

"recomendándoles la pronta remisión, lo que les hace suponer que ha sido satisfactorio el resultado de las pruebas en el Callao de los botes ya recibidos". En la realidad, solo llegaron al Callao las dos primeras.

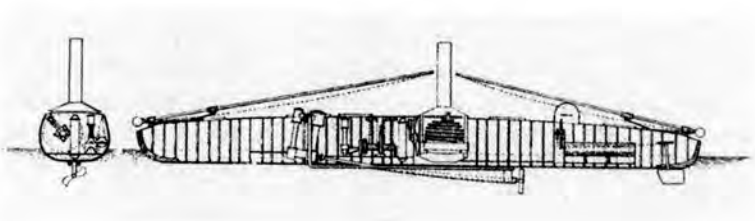
Las lanchas de que se trata eran fabricadas por el famoso astillero The Herreshoff Manufacturing Co. de Bristol R.I., fundado en 1878 por los hermanos Herreshoff. John administraba el astillero; Nathaniel el arquitecto e ingeniero naval, y James el inventor. En la época de que se trata, su principal producción eran yates y lanchas rápidas para clientes particulares. Pero en 1878 ingresaron al floreciente mercado de lanchas torpederas para torpedos de botalón. Según comenta Marquis James, eran las favoritas de los oficiales de marina de los Estados Unidos. Aunque más grandes y más caras que otros modelos, el almirante Porter de la Armada de ese país opinaba que una lancha torpedera Herreshoff representaba la "manera más segura de derrotar a la flota enemiga".

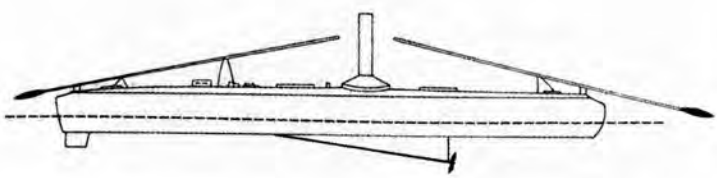
Según Clayton, la lancha Herreshoff también llamó la atención de W.R. Grace, por ser una embarcación veloz y silenciosa, de cuyas propiedades se convenció durante una demostración realizada en Long Island Sound. Después de esta prueba, Grace compró una lancha por 18,500 dólares, y la preparó para enviarla al Perú. Era de 50 pies de eslora y por ello difícil de camuflar. Sin disimular que se trataba de una lancha a vapor, la envió a Panamá, facturándola a la Compañía del Carguío de Guano, con sede en Callao. La P.S.N.C. se negó a aceptar la lancha en Panamá, pues según comenta Clayton, esta línea estaba controlada por simpatizantes de la causa chilena y además sospechaba que podía usarse en fines totalmente extraños al negocio del guano.

Según reseña J.A. Grant en su artículo *The Herreshoff Spar Torpedo Boats of 1878-1880*[456], la lancha N° 53 terminada en junio de 1879 comprada por Grace, era similar a la N° 44 construida en julio de 1878 para la Marina del Reino Unido. Una breve descripción aparece en *Notas al Capítulo*, así como de su operación de la comprada por la marina inglesa que luego de someterla a pruebas, la hizo competir en diciembre de 1879 contra una torpedera Thornycroft en una carrera en Portsmouth. Se tiene así por primera vez, una impresión de las lanchas Herreshoff que el Perú compró en cuanto a su calidad como máquina de guerra, y de lo que se exigía para su buena operación y mantenimiento.

La lancha N° 53 fue la que se llamó *República*. Las N° 55 y 60 terminadas en agosto y diciembre de 1879, respectivamente, eran iguales a la N° 53. La N° 55 fue llamada *Alianza*, y la N° 60 jamás fue entregada al Perú.





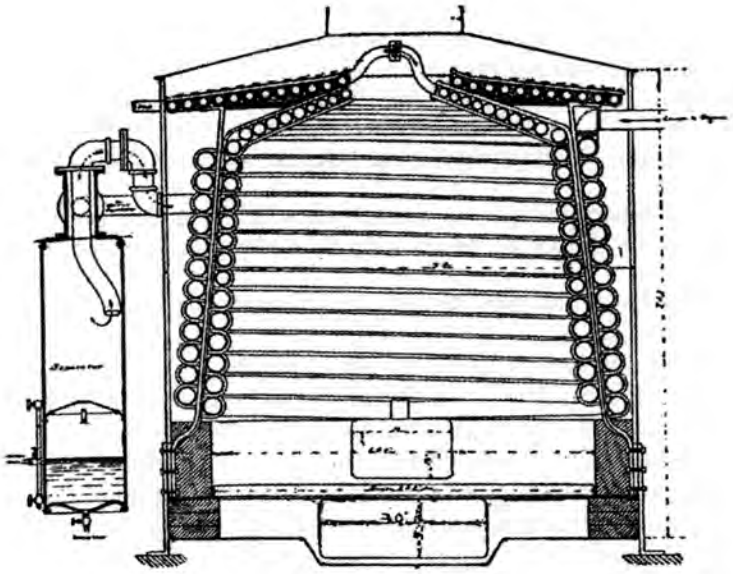


Vistas de las lanchas torpederas Herreshoff adquiridas en Estados Unidos en 1879, denominadas *Alianza* y *República*.

Arriba
Lancha torpedera Herreshoff, con dos torpedos de botalón, uno en proa y otro en popa.
(Reproducida de la Revista *Warship International*, N° 3, 1977).

Centro
Lancha torpedera Herreshoff. Muy probablemente del tipo que fuera adquirido por el Perú en 1879 en Estados Unidos.
(reproducida de: *The War-Ships and Navies of the Word*, 1880, por J.W. King).

Abajo
Dibujo de perfil de la lancha torpedera Herreshoff. Preparado por J.A. Grant, 1976 en base a fotografías de Hart Museum y dibujos incluidos en L. Francis Herreshoff's *Cap't Nat Herreshoff*, New York, 1974.
(Reproducida de Revista: *International* N°3 1977).



Caldera de tubo en espiral inventada en 1873
por James Herreshoff y similar a la que tuvieran las lanchas
República y *Alianza*. Su descripción se puede leer
en la Nota al Capítulo N° 456
Fuente: Herreshoff, L. Francis.
(Reproducida de: *Cap. Nat Herreshoff The Wizard*
Of Bristol – Sheridan House, 1996, p. 75).

En las conclusiones de su estudio, Grant dice que las lanchas Herreshoff, que marcaron el fin de los torpedos de botalón, tenían especiales ventajas, como sigue:

- Arranque y parada rápidas (esto último en una distancia menor a la eslora);
- Giro rápido, con capacidad para pivotear sobre la quilla de abatimiento;
- Capacidad para navegar en cualquier dirección a la misma velocidad;
- Por la poca capacidad de agua de su caldera, su explosión no era destructiva.

En los capítulos siguientes se verá la actuación de estas lanchas torpederas y de otras.

En una carta de Prado a La Puerta de 4 de julio, le comentaba que Michael P. Grace del Callao, le había informado que estaba próxima a llegar al Callao una lancha torpedera de nuevo sistema que la traía el mismo fabricante. "Sería bueno hacerla reconocer y comprarla, si tiene las buenas condiciones que me recomienda, para aplicarla con feliz éxito contra los buques enemigos"[457]. Hasta donde se conozca, aparte de las Herreshoff y la que Canevaro envió de Europa, no llegó al Callao lancha alguna de nuevo sistema, a no ser que se estuviera refiriendo al torpedo fabricado por The U.S. Torpedo Co., cuyos representantes llegaron a Lima, pero que de la información disponible no hay evidencia de que alcanzaran a traer torpedos y lanchas.

En otra carta del 17 de julio de Prado a La Puerta, le escribió que le había llamado la atención la noticia que le había dado Lara, que era también de conocimiento del Gobierno, sobre las magníficas lanchas Herreshoff. "Creo, decía Prado, que estamos en el caso de vender la camisa (¡otra vez la camisa!) por conseguirlas a todo trance". Lamentando que el *Talismán* no pudiera traer de Panamá una de ellas, decía que se hacía "indispensable que a costa de cualquier sacrificio obtengamos las otras cinco lanchas torpederas que ya están en construcción contratadas por Lara". Las lanchas pedidas por Lara no se llegaron a adquirir, como se ha visto.

Continuaba Prado:

> "Los torpedos del otro sistema (se refería al Lay) que tenemos aquí no me inspiran fe, principalmente porque los mismos expertos o encargados de su manejo y aplicación no me aseguran infalible éxito. Sin embargo, les he ofrecido gratificación suculenta si salen bien. No olvide que la Casa Grace es la llamada a servirnos eficazmente en la adquisición de los torpedos"[458].

El 6 de agosto, Prado reiteró el envío de las dos lanchas torpederas que debían haber llegado de Panamá, una mandada por Canevaro,

y la otra Herreshoff de Estados Unidos. Pero en otra carta del 10 de agosto, Prado dijo a La Puerta que el *Huáscar* podía buscar al *Blanco* (en Antofagasta) el cual no rehusaría el combate, y cuando "estén empeñados en él se lanzarán los torpedos contra el blindado con éxito seguro. Para realizar este magnífico proyecto solo falta que inmediatamente me mande Ud. las dos lanchas torpederas ya citadas"[459].

El 6 de agosto, el Secretario de la Dirección de la Guerra, Mariano Álvarez, en carta al Ministro de Guerra y Marina, solicitó el envío de "una de las lanchas torpederas venidas de Europa y los dos torpedos Lay que ya había pedido en carta anterior"[460]. Esto podría causar confusión, pues hasta este momento la tal lancha no había llegado. En efecto, según informe del 1° de julio del Ministro del Perú en Inglaterra, Carlos Pividal, la lancha torpedera destinada al servicio del Perú, había salido de Sheerness, con conocimiento de la autoridad local, como buque de recreo perteneciente a un particular, seguiría a su destino próximamente con la derrota y las precauciones convenientes[461]. Si había salido de Inglaterra no podía haber llegado al Callao pues viajaba vía Nueva York. Vendría a ser la lancha *Alay* que nunca llegó al Perú porque fue capturada por el transporte chileno *Amazonas* en Ballenitas, Ecuador, en diciembre de 1879, y que los chilenos llamarían *Guacolda*. Según informe de Palacios, del 19 de agosto, se acababa de recibir "una lancha a vapor sistema Herreshoff, traída por el *Limeña*"[462].

El 25 de agosto, una huelga declarada por los trabajadores en el Callao, paralizó las obras que se estaban ejecutando en la "lancha a vapor Herreshoff llegada recientemente al Callao en el *Limeña*". La razón de la huelga era por estar impagos los obreros de sus jornales entre el 1° y 23 de agosto, por la suma de 286.23 soles. La dirección de las obras en la lancha estaba encomendada al capitán de navío Manuel Palacios. El 26 el Ministro de Guerra y Marina ofició al de Hacienda sobre la situación, concluyendo en estos términos: "Ud. en vista de ello resolverá lo que juzgue conveniente; indicándole por mi parte, que hoy no existe una necesidad tan premiosa y trascendental como la de armar las lanchas torpederas que S.E. el General Presidente Director de la Guerra pide con la mayor instancia". El 3 de setiembre, ya el Ministro de Hacienda había tomado acción[463].

En carta de Prado a La Puerta del 11 de agosto, dice que entre las acciones pendientes estaba la compra en Estados Unidos de torpedos, y "que siendo como se asegura tan eficaces y poderosas esas lanchas torpederas de nueva invención, bien se comprende que debemos

hacer todo esfuerzo para adquirirlas, para procurar hostilizar y dañar con ellas al enemigo, envanecido con su evidente superioridad marítima". Y en otra del 14 del mismo mes escribió que de entre los artículos traidos de Panamá por el *Limeña* reclama la preferencia por las lanchas torpederas, pues "debemos aprovechar de la ocasión para usarlas contra la escuadra enemiga, antes de que les venga a los chilenos las que sabemos han comprado y contratado en bastante número en Estados Unidos", lo cual no era cierto. Al día siguiente, 15, otra vez escribió a La Puerta, que no tenía cómo encarecerle la "urgentísima necesidad de que sin pérdida de instantes, trabajando de día y de noche, se armen y se me manden inmediatamente las dos lanchas torpederas traídas de Panamá" por el *Limeña*. Agregaba, que "acaso ellas están llamadas a darnos la victoria definitivamente, porque con ellas puede ir el *Huáscar* a buscar a los buques chilenos y batirlos donde los encuentre. Es menester que aprovechemos de la oportunidad que tal vez no se vuelva a presentar de encontrarse diseminadas las naves contrarias, pues como Ud. sabe el *Cochrane* ha ido a componerse a Valparaíso, y por allí andan también dispersos los demás y la ocasión se nos viene a las manos para poderlos batir y destruir en detalle". Sugería, finalmente, que si La Puerta era de la misma opinión, el *Huáscar* podría ser enviado como escolta del transporte que las llevara a Arica, y de ser así se lo comunicara por el telégrafo[464]. La realidad sería que las torpederas americanas *República* y *Alianza* recién se harían a la mar en noviembre de 1879, escoltadas por el *Talismán*. Solo llegarían hasta Pisco, por falla en máquinas que obligó a su regreso al Callao. Según Melo, estas lanchas no dieron nunca una marcha normal; rápida unas veces hasta ofrecer peligro, resultando sin vapor con la misma rapidez con que lo levantaba, y frágil al extremo de que los golpes de mar destrozaban las tablitas angostas y delgadas que las vestían. Eran débiles, hasta para soportar ametralladoras, y tenían aparejo de botalón para torpedos[465].

En carta del 20 de agosto a La Puerta, Prado se refirió a la probable compra del vaporcito sobre el que ya le había escrito, pero que él por su parte había comprado la lancha *Arno*, cisterna de agua para las guaneras. Su dueño la estaba enviando al Callao para cambio de calderas. Semanas después, en carta del 21 de setiembre a La Puerta opinaba porque la *Arno* y el *Princesa Luisa* pueden llevar cada uno tres o cuatro torpedos Lay y aplicarlos[466]. La *Arno* sin mucho aspaviento de tecnología se comportaría bien en otro momento de la guerra, como se verá en su oportunidad.

En carta del 22 de agosto, Prado decía a La Puerta que una vez estuvieran listas las Herreshoff le avisara por telegrama para indicarle el día de salida del Callao, según noticias que tuviere de la escuadra enemiga, reconsiderando al mismo tiempo el envío del *Huáscar*, pues como escolta bastaba un transporte. De ser atacadas quizás harían un experimento práctico[467].

El 27 de agosto, el Cónsul del Perú en Panamá, Márquez, comunicó que el Encargado de Negocios en Estados Unidos, Tracy, había telegrafiado anunciando que el coronel Lara llegaría al istmo el 29 en el vapor *Colón*, conduciendo una lancha Herreshoff y otros elementos[468], lo cual coincide con lo que anunciaría el 6 de setiembre la Casa Grace Brothers del Callao, al informar que en esta fecha se encontraba ya en Panamá la otra lancha Herreshoff y 2'300,000 tiros para rifle Remington, a la espera de transporte[469].

El 28 de agosto, el Comandante General de Marina informó que en el Callao ya se estaba ensamblando la lancha Herreshoff y que luego de terminarse con el ensamblaje de las secciones en que había llegado, se le colocaría el blindaje de acero que le faltaba[470]. En carta del 3 de setiembre Prado decía a La Puerta era el momento de aprovechar más que nunca de los torpedos Herreshoff, debiéndose hacer cualquier sacrificio para comprar los contratados por Lara. Tal vez en "la aplicación oportuna de estos poderosos elementos estriba el éxito definitivo y favorable de esta campaña". En carta del 21 de setiembre, Prado insistía ante La Puerta en que se hagan los esfuerzos para comprar esas Herreshoff[471].

El Cónsul del Perú en Panamá, en una carta del 10 de setiembre, comunicaba haber llegado a Colón una lancha torpedera Herreshoff (completamente armada de 70 pies de eslora, que no daría trabajo para su traslado por el Istmo y embarque en Panamá), remitida por el señor Canevaro vía Nueva York. Anunciaba también que llegarían de Europa en esa misma fecha, dos ametralladoras Nordenfeld y 40 balas cónicas de acero para la escuadra, y que en el próximo vapor vendrían "una o dos lanchas torpederas con igual procedencia", esto es, de Europa. De no haber transporte disponible, Canevaro creía que la primera podría ser llevada al Callao por un marino experto pues estaba en condiciones de navegar, en tanto que Márquez a su vez manifestaba que si ese marino no era un oficial peruano, podría contratar a uno extranjero, en cuyo caso él mismo se embarcaría para evitar alguna traición. El 23 del mismo mes Márquez informó de la salida del *Oroya* en ese día, llevando toda la carga existente en Panamá, pero que aún faltaba por llegar un yacht-torpedero, y "dos lanchas

más" que el señor J.F. Canevaro había enviado de Europa por la vía de Nueva York, las mismas que arribarían a Panamá el 6 o 7 de octubre. Pero una semana después, el 1° de octubre, Márquez informó que el yacht-torpedero enviado por Canevaro recién había salido de Nueva York para Colón el 27 de setiembre en el vapor *Aisle* y que las otras dos salieron el 13 , por lo que una llegaría el 6 de octubre y la otra entre el 18/19 del mismo mes[472].

Como la lancha enviada por Canevaro tenía una eslora de 70 pies, y procedía de Europa, no podía ser Herreshoff, aparte de que las que este astillero construyera en su historia, ninguna pasó de 60 pies de eslora. La enviada por Canevaro vendría a ser pues la *Alay*. La noticia de que llegarían otras lanchas de Europa carecía de fundamento. Finalmente, está probado que las lanchas importadas por Perú y que navegaron por el Pacífico, fueron tres: *República*, *Alianza* y *Alay*. Queda de interesante la noticia de las 40 balas cónicas de acero, que se venían a sumar a las 150 traidas en junio completando las 200 pedidas para el *Huáscar* desde el comienzo de la guerra.

3. TORPEDERAS CHILENAS

Chile, por su parte había iniciado gestiones desde noviembre de 1878, a través de su Ministro Plenipotenciario en Francia y Gran Bretaña, para la construcción de una lancha torpedera, decisión que le confirmaron en marzo de 1879, recomendándole su pronta construcción[473]. Terminada la construcción en julio de 1879, el ministro Pividal logró neutralizar su despacho por aduana. El 1° de setiembre, Pividal informaba sobre el caso de la lancha torpedera comprada por Chile, supuestamente la arriba referida. Sin embargo, los abogados de la Corona alegaron que el contenido de las cajas embargadas no conformaban un torpedo o lancha torpedera, pues faltaban piezas, debiendo proseguirse con su despacho a Bélgica, lo cual se cumplió. Pividal comentaba, que en opinión de los abogados y en conformidad con la "Foreign Enlistment Act", esas cajas estaban comprendidas en los términos de la ley que prohibía el despacho por puertos ingleses de material para beligerantes. El Ministerio de Relaciones Exteriores de Inglaterra, según Pividal, tenía opinión contraria, consecuente con su política en favor de la libertad de comercio; pero que él se proponía solicitar que se le "precise la conducta que a este respecto observaría el Gobierno en lo sucesivo".

El 21 de octubre, el Ministro de Relaciones Exteriores del Perú informaba al Ministro de Guerra y Marina de las gestiones de Pividal, y

que de la respuesta que le diera Lord Salisbury se deducía que "lo único prohibido en el Reino Unido era sacar buques de guerra y enganchar gente para tripularlos, quedando los demás elementos considerados generalmente como contrabando de guerra, sujeto a las leyes que proclaman la absoluta libertad de comercio". En vista de todo lo actuado, gestionado, conversado y decidido, Pividal creía que "el Gobierno inglés no pondrá dificultad alguna para la salida de esa especie de torpedo".

Pero el 22 de octubre, Juan Esteban Guzmán que desempeñaba la cartera de Relaciones Exteriores accidentalmente, ofició a Pividal manifestándole que la respuesta de Lord Salisbury no era clara, y le sugería procurar conocer con más precisión la conducta de ese Gobierno cuando se tratase de lanchas torpederas para los beligerantes, y aprovechar el ofrecimiento de una entrevista para recibir todas las explicaciones del caso[474].

Como se ha visto, la lancha torpedera *Alay* enviada por Canevaro salió de Panamá con documentos que la hacían aparecer como de propiedad particular de un neutral, cuya salida no pudo impedir el Cónsul chileno, pues su dueño otorgó una fianza para asegurar que ella iba a Guayaquil. Según Vegas, esta lancha tenía 21 metros de eslora, una velocidad de 18 millas por hora, y 40 HP de potencia de máquinas[475]. La lancha venía a cargo de teniente 1° Manuel de La Barrera, quien presenta un parte interesante desde su salida de Panamá hasta la captura, lo cual se verá en capítulo siguiente. Se ha visto que ella fue capturada en diciembre de 1879 y denominada *Guacolda*. Hasta el término de 1879, es probable que Chile tuviera torpederas más chicas, como la *Colo-Colo* y *Tucapel*, construidas en Inglaterra por Thornycroft, que desarrollaban gran velocidad, armadas con torpedos McEvoy y ametralladoras. Los chilenos usaron solamente ese tipo de torpedo de botalón[476].

4. DEFENSAS ANTI-TORPEDOS

El 16 de abril el Ministro de Guerra y Marina aprobó una solicitud presentada por el señor Washington M. Jacobs para construir redes anti-torpedos, según plano e instrucciones (no habidas). El Director de Marina, capitán de navío Gregorio Casanova, comunicó a la Comandancia General de Marina que, luego de escuchar la exposición del señor Jacobs, se procediera a la construcción de dicha red.

El Mayor de Órdenes del Departamento, capitán de navío Amaro

G. Tizón y el comandante Raygada, luego de atender a las explicaciones de Jacobs manifestaron que, aparte de estar convencidos de la necesidad de la red, Jacobs no supo dar explicación más detallada, aprobando más bien todas las indicaciones que le hicieran ambos jefes. Tizón, por otro lado, envió a Jacobs donde el comandante del *Atahualpa* para que tomase las mediciones del caso. A su vez, este comandante tuvo de Jacobs similar sensación de su incompetencia. En conclusión, decía Tizón, Jacobs no ofrecía nada nuevo. Los comandantes de los monitores, según informaron, podían fabricarlas sin dificultad, evitándose que se creyera que era un invento de Jacobs, pues en la escuadra inglesa y en las de otras naciones, se había usado y publicado descripciones minuciosas, como en el *London News*. Su importancia había quedado demostrada en junio de 1877 durante un ataque de las torpederas rusas contra un grupo de blindados turcos en el Danubio. De aprobarlo la Comandancia General, los comandos presentarían sus pedidos de material. Finalmente, solicitaba del Ministro de Guerra y Marina una decisión ante la alternativa planteada por Tizón[477].

El Presidente Prado, escribió al Vice-presidente La Puerta desde Arica el 27 de junio, reiterándole la conveniencia y hasta la necesidad de colocar en el *Huáscar* una red anti-torpedo que lo defendiese contra ataques que con esa arma pudieran lanzar los chilenos, mientras estuviera fondeado en el Callao, sabiendo que estaban provistos de ellos. En otra del 15 de agosto le insistía sobre la fabricación de redes, pero para resguardar al *Huáscar* y monitores. "Es una temeridad que hasta ahora no se hayan hecho, solo por negligencia del Comandante General de Marina, encargado de la obra, corriéndose el riesgo de que se pierda acaso uno de estos buques por esa falta, pues es sabido que los chilenos tienen torpedos Whitehead, que en un encuentro pueden lanzar sobre aquellos. Que se hagan, desde luego, dichas redes para resguardo de nuestros buques, tanto más que cuestan muy poco"[478]. Por lo pronto ninguno de los dos beligerantes tuvo torpedo Whitehead.

Enterado el Ministro de Guerra y Marina de cargo tan serio, pidió informe al Comandante General de Marina quien le contestó el 22 de agosto, que no había órdenes del Presidente Director Supremo de la Guerra para hacer construir redes de esa naturaleza para proteger a los monitores. Pero el 9 de setiembre, al recibir el Comandante General otra comunicación de carácter reservado del Ministro entregada por

conducto de un ayudante, le confirmó que el único dato existente en la Comandancia era el relacionado con el expediente de Williams Jacobs, quien se ofreciera a fabricarlas de piola alquitranada, obra que quedó sin efecto por decreto supremo del 31 de abril, al haberse demostrado que Jacobs carecía de los conocimientos necesarios y, finalmente que se le había dado a entender que el Supremo Director de la Guerra había encargado al exterior redes metálicas como las más aparentes para el objeto propuesto. Agregaba el Comandante General, que por carta particular recibida de dicho Director Supremo, estaban en proyecto redes de piola alquitranada cuyo costo se ignoraba por no haber sido aún valorizado por la casa proveedora, y sin este dato no se habría conseguido la aprobación para incurrir en el gasto. Finalmente, que habiéndole ofrecido otro particular hacer la misma construcción, ello no se había concretado por cuanto se estaba en las mismas condiciones que la oferta Jacobs: no había valorización.

En su proveido del 8 de setiembre, el Ministro Mendiburu dispuso se transcribiera a la Secretaría General de la Dirección de la Guerra, la respuesta del Comandante General de Marina, y que al insistir con él en la realización de estas obras, "me contestó, que ni él ni ningún jefe del Departamento de Marina habían visto ni tenían idea de las redes de defensa sobre lo cual también he buscado en vano obras que traten sobre la materia".

El Comandante General nuevamente sobre el tema pero en oficio del 17 de setiembre al Director de Marina, le dio a conocer los antecedentes del proyecto redes conforme estaba enterado el Ministro. Agregaba que para satisfacer los deseos del Supremo Director de la Guerra había tomado sin cesar cuantas medidas estaban a su alcance para realizar la obra, "exponiéndome a pérdidas de dinero abonado a individuos que han ofrecido hacerse cargo de ella y convencidos de su insuficiencia no han vuelto a aparecer". Sin embargo, había comisionado a los capitanes de navío Mayor de Órdenes del Departamento y al comandante del *Atahualpa*, para que tomasen las dimensiones y datos necesarios a fin de confeccionar el respectivo presupuesto por la construcción de las redes.

El sistema seguido "con fondos de mi propiedad", había dado por resultado un proyecto anexo, en el cual se demostraba "que la construcción de treinta y dos secciones de veinte y cinco pies de largo por quince de ancho, que se creen suficientes para resguardar dos buques de guerra, ya sean monitores o de otra clase, costaría 5,234.20 soles,

sin incluir el importe de 36 palos de balsa de 25 pies de largo por 15 o 18 pies de diámetro indispensables, y los jornales de los individuos que se ocupen en esa obra que en mi concepto pueden ser considerados en la dotación del Arsenal".

Ante una pregunta que le hiciera el Director de Marina el 15 de abril, le contestaba poder asegurarle que, "no tengo conocimiento que pueda tener lugar la fabricación de iguales trabajos por otras personas que las indicadas y menos que estén practicándose". Pedía, en consecuencia, que pusiera todo ello a la consideración del Ministro de Guerra y Marina para que adoptase la decisión más conveniente, pero "indicándole que para hacer los experimentos respectivos, he dispuesto se practiquen por mi cuenta los trabajos de una sección"[479].

5. *TORPEDOS FIJOS O MINAS*

En cartas del 29 de mayo y 21 de junio que Prado escribe a La Puerta, expresaba que después de la pérdida de la *Independencia* para equilibrar a las fuerzas chilenas "no queda en mi concepto otro recurso que el empleo de torpedos", reiterando la necesidad de que se concluyeran los torpedos fijos que se estaban fabricando para colocarlos en el Callao unos, y enviando a Arica otros para colocarlos allí y en otros puertos y caletas, en previsión de algún desembarco del enemigo. En Iquique se habían construido y colocado algunos. Según parte del comandante del *Oroya*, el 25 de junio descargó 7 torpedos en Pisagua[480].

En varios documentos se menciona al ingeniero Eulogio Delgado en relación con este tipo de torpedo, pues todo indica que Prado le habría encomendado la dirección de su confección y fondeo.

El 6 de julio el Comandante General de Marina dio cuenta del zarpe del *Chalaco* para el sur, llevando entre otras cosas, 14 torpedos con todos sus útiles entregados por el ingeniero Eulogio Delgado, con instrucciones escritas para su carga, arreglo y fondeo y descarga en Pisagua, según parte del comandante del *Chalaco*. El 14 de julio el comandante del *Oroya* informó a su vez, haber descargado más torpedos en ese mismo puerto[481]. En cartas a La Puerta del 6 de agosto y 21 de setiembre, Prado le reiteraba el envío de todos los torpedos fijos que hubiese disponibles, para colocarlos en lugares convenientes en esa parte de la costa, mencionando Pacocha específicamente[482].

6. PROYECTOS E INVENTOS

6.1. PROYECTIL CÓNICO

El 31 de mayo los capitanes de navío Gaspar Selaya y Miguel Ríos informaron haber atendido la exposición del señor Manuel Tebes, sobre proyectil cónico. Estos jefes manifiestaron que como se trataba de una bomba cilíndrica que cargaba un mixto que se dice ser igual o parecido a la dinamita, no podían dar un informe preciso sobre tal proyectil, en razón de carecer de los conocimientos especiales de química y mecánica[483].

6.2. DINAMITA Y COMBUSTIBLE

El 3 de junio el Comandante General de Marina dispuso que el Comandante General de la 3ra. División Naval, capitán de navío Camilo N. Carrillo, conformase una junta para atender una exposición sobre empleo de dinamita por el señor William Lee, quien era uno de los expertos de la Cía. Lay en el Callao. La Junta estuvo conformada por los capitanes de navío graduado Ricardo Cavenecia, Gregorio Miró Quesada, Juan José Raygada y el capitán de corbeta Manuel Espinosa que, reunidos, escucharon la tal exposición. El señor Lee se refirió en primer término al empleo de la dinamita para los cohetes de guerra; luego a la combinación del vapor y aire para reemplazar el carbón como combustible en las calderas de los vapores.

Carrillo comentó que luego de su exposición, Lee respondió a las observaciones de los asistentes, pero en cuanto a la demostración material, había ofrecido realizarla en cuanto tuviera listos los aparatos que le estaban confeccionando en una factoría de Piedra Liza. La Junta emitiría opinión solo después de apreciar los resultados de la demostración[484].

6.3. TORPEDO MARINO DE HARVEY

El 4 de julio el Comandante General de la 2da. División Naval, capitán de navío Aurelio García y García, elevó el proyecto sobre construcción del citado torpedo, preparado por el capitán de fragata Gregorio Pérez[485], cuyos detalles se pueden leer en el Tomo IX, Vol. 1 de la *Historia Marítima del Perú*.

6.4. PROYECTO SALDÍAS

El teniente 2° Eulogio Saldías propuso ensayar un torpedo de su

exclusiva invención, que requería del apoyo de la Escuela de Artes y Oficios y de la Factoría Naval de Bellavista. El Comandante General de Marina al elevarlo el 8 de julio, recomendó la aceptación del ensayo, visto que el torpedo propuesto era sencillo y de bajo costo, con el agregado de representar un estímulo para que el teniente Saldías continuara dedicado al estudio de las ciencias, que a la vez servía a sus compañeros[486]. No se ha encontrado en qué consistía específicamente el invento.

6.5. PROYECTO HARRIS

Antes de partir al Sur, Prado convino con el señor Williams Harris (uno de los hombres que en agosto aparece como peón entre los que trabajan en la Sección de Torpedos), la preparación del vaporcito *San Lorenzo* para portar un torpedo eléctrico. La suma pactada fue de 6,000 soles plata, entregándole 2,000 en adelanto. Ordenó también, que los señores Cock, Inspector de Máquinas, y McDonald, Constructor Naval, inspeccionaran la embarcación y el casco. Según Harris, el vapor estaba listo. Además Prado le había pedido preparase 30 torpedos mecánicos a un costo de 60 soles plata cada uno, los que una vez listos requerirían de pólvora.

Harris presentó su proyecto al Ministro de Guerra y Marina, quien el 27 de mayo lo pasó al Comandante General de Marina para su recomendación. Este, en primer término manifestó haber conversado con Harris y tenido conocimiento del proyecto, pues por orden de Prado el Interventor de Arsenales había entregado a Harris 5 toneladas de carbón y 3 quintales de pólvora. Poco después, una comisión conformada por el Comandante General de la 2da. División Naval, capitán de navío Aurelio García y García, y el de igual clase Nicolás Portal, comandante de la corbeta *Unión*, atendieron las explicaciones de Harris sobre los trabajos realizados y la cantidad y calidad de la pólvora que necesitaba.

El 3 de junio Portal presentó un extenso informe en el que manifestaba haber inspeccionado la lancha navegando con ella ida y vuelta a San Lorenzo a una velocidad media de 5.3 mph. En la isla inspeccionó los barriles para fabricar los torpedos que consistían en un cono de fierro con 27 libras de dinamita al que se daba fuego por batería eléctrica; que el torpedo de botalón por aplicar era muy arriesgado y no garantizaba la seguridad de la lancha luego de la explosión. Concluía Portal expresando que su poco andar la hacía poco aparente para atacar a un buque navegando, y que de estar fondeado, el ruido de su máquina y el escape de vapor a la atmósfera, la delata-

ría al enemigo. No era una lancha a propósito para la guerra, pero sí para experimentos. Cock, por su parte, informó que la lancha alcanzó en navegación un máximo de 6 mph; casco, máquina y caldera en buen estado, con varios años de construida. Sin embargo, no le parecía apropiada como lancha torpedo por su poco andar y máquina ruidosa.

También la inspeccionaron, en puerto y navegando, el ingeniero Habich, Presidente de la Junta de Ingenieros y el Ingeniero mecánico Federico Scott Moore, siempre en presencia de Harris. En sus informes por separado, ambos coincidieron en que operativamente la lancha estaba bien. Scott manifiestaba que Prado le había pedido con anterioridad inspeccionase la lancha y sugiriera a Harris modificaciones, que habían sido satisfechas. Finalmente, el 9 de junio Scott concluyó:

> "Como lancha torpedo para atacar en mar abierto, no tiene la suficiente fuerza y velocidad, pero como lancha para uso y servicio del Supremo Gobierno no contando con otras, es capaz de prestar útiles servicios pues tiene buenas cualidades marineras y con algunas pequeñas alteraciones podrá ser de mucha utilidad"[487].

Pero el 17 de junio, se ordenó que el transporte *Oroya* condujera al Sur la lancha torpedera acondicionada por Harris, y el torpedo hecho por él mismo, a cargo del ingeniero Scott Moore, con la recomendación de adoptar máximas precauciones para evitar una explosión del torpedo. Scott viajaría acompañado de otro individuo y de los útiles que llevase de su cuenta. El 19, sin embargo, el comandante del *Oroya*, Raygada, informó que a pesar de los intentos para izarla y para que Harris acuda al buque para colaborar en el embarque, ello no podría realizarse esa noche, más aún ante el imperativo de zarpar, lo que cumplió pero sin la lancha. Días despues, el 5 de julio en la noche, el *Chalaco* embarcó la lancha para conducirla a Arica, hecho del cual informó el 6 el Comandante General de Marina[488].

En carta a La Puerta que Prado le escribió el 15 de julio desde Arica, le manifestaba que la lancha había llegado sin el torpedo, y eso no era lo convenido. La describió como un cascarón viejo que necesita rehacerse casi por completo si se la quería utilizar. Le advertía además, haber adelantado 2,000 soles plata a Harris aparte de que el trato fue que viniera él personalmente[489].

Pero ahí no terminan sus apreciaciones sobre esta lancha. Así, en otra carta del 6 de agosto desde Arica, le manifestaba que la lancha "es una porquería, con la que nos ha hecho un verdadero engaño". Era una lancha vieja, carcomida y que había llegado muy maltratada y sumida en dos puntos. Era menester hacer un fuerte gasto para

ponerla en mediano estado de servicio, e insistía en el envío del torpedo para utilizarlo de algún modo por ahí[490]. Obviamente, su apreciación difería totalmente de las vertidas por todos aquellos que la inspeccionaron en el Callao, más aún cuando habían expresado claramente no ser aparente para lancha torpedera.

Tiempo después, el 10 de setiembre, refirió el Comandante General de Marina, que a pesar de haber ordenado el cabal cumplimiento del material por embarcar el 19 de junio en el *Oroya*, sólo se pudo embarcar el torpedo y el señor Scott, de todo lo cual dio cuenta el 6 de setiembre. El Ministro de Guerra y Marina, en su proveído del 10, ordenaba informar al Secretario de la Dirección de la Guerra lo sucedido, no debiendo abonarse suma alguna al señor Harris por incumplimiento[491].

6.6. OFERTAS DE DESTRUCCIÓN DE BLINDADOS CHILENOS

Según relatan los biógrafos de W.R. Grace, el primero en ser entrevistado para esta aventura, fue un capitán mercante y veterano de la Guerra Civil apellidado Griffin, que aceptaría un millón de dólares por hundir los dos blindados chilenos. W.R. Grace le pidió, sin convencerlo, redujese la recompensa. También sugirió a su hermano Michael en Callao, que abordase el asunto con alguno de los torpedistas americanos que ya estaban en el Perú. Es probable que todo ello fuese el origen de algunas de las propuestas que más adelante se comentan. W.R. Grace era un convencido de que lo único que salvaría al Perú serían las lanchas torpederas.

Así, pues, es en la sesión del Consejo de Ministros del 1° de julio, que el Ministro Irigoyen dio cuenta "que el señor M. Grace le había hablado el 30 de junio de un ofrecimiento que hiciera un marino retirado de los Estados Unidos, para echar a pique los dos blindados chilenos, si se le pagaba la cantidad de 100,000£ por cada uno después de consumado el acto; que él, por conducto de su hermano que se hallaba en Nueva York le había hecho decir que era una suma muy excesiva la que pedía; y que por fin se conformaba con que le garantizaran 60,000£ por echar a pique cada uno de los expresados blindados. Agregó Irigoyen, que quizás se conformaría el individuo de cuyo ofrecimiento se trataba, con que se le garantizase 50,000£ por cada blindado que destruyere, y que el señor Grace creía que sería posible conseguirlo. Debatido el asunto, el Consejo de Ministros acordó por unanimidad aceptarlo, autorizando al Presidente del Consejo y Ministro de Guerra y Marina, a que acordara con

Grace la manera de garantizar 50,000 o 60,000£ por cada blindado chileno que echara a pique durante la presente guerra[492], gestión que al final no tuvo éxito.

En la sesión del Consejo de Ministros del 4 de julio, el Vice-presidente La Puerta dio cuenta que por mediación del señor J.M. Lanfranco, había conversado con Gastón Renault, quien le había propuesto "echar a pique uno de los blindados de los chilenos, si se le garantizaba la cantidad de 45,000£; y si solo lo inutilizaba para el servicio por seis meses, se le daría la mitad de dicha suma, sin exigir nada por adelantado". Debatido el asunto el Consejo acordó autorizar al Ministro de Guerra y Marina, a otorgar el correspondiente documento[493]. Tampoco se concretó.

Siguiendo las indicaciones de Grace, fue que Rowley de la Cía. Lay conversó con Prado, quien en una carta a La Puerta del 30 de julio, le manifestó que se había decidido a utilizar los conocimientos y voluntad de los torpedistas, conviniendo con Rowley en las condiciones siguientes:

1. Abonar 10,000£ por cada buque de guerra chileno que echasen a pique, con tal que uno de ellos por lo menos fuera blindado, y no contándose como buques de guerra los transportes;
2. Que en caso de muerte los herederos percibirían la suma a que se hubieran hecho acreedores Haight y Chester, según la cláusula anterior, y
3. Que en caso de muerte sin haber logrado echar a pique ningún blindado, la familia del difunto tendría derecho a 10,000 soles plata.

Como el contrato urgiera, Prado cedió a otra exigencia de Rowley, cual era la de garantizar su exacto cumplimiento por intermedio de una casa fuerte en Lima o Callao, Canevaro o Grace, y contando naturalmente con que ninguno de ellos se negaría por patriotismo, tanto más cuanto que el compromiso se haría efectivo en el caso de que se echara a pique un blindado, con lo que decía Prado, "habremos obtenido la victoria, subiendo inmediatamente, en consecuencia, nuestro crédito". Comunicó que Rowley viajó al Callao ese mismo día habiendo telegrafiado en el acto a sus poderdantes, asegurándoles la formal conclusión del compromiso. Prado recomendaba a La Puerta atender de preferencia tan importante contrato[494].

Con la aprobación de las autoridades peruanas, W.R. Grace contactó a Charles W. Read, de la marina sudista, hombre que se comparaba en valor con Lay y Cushing. Se dice que había servido en la marina de Colombia por lo que conocía el español y el temperamento. Los oficiales de marina americanos tenían un buen concepto de Read.

Después de visitar el astillero de Herreshoff, éste aceptó la misión en Perú. Solo necesitaría un hombre más, un ingeniero para la lancha torpedera y ese fue John H. Smith. Es probable que sea este Smith de quien Prado en otra carta a La Puerta del 15 de agosto, se refería como el proyecto de un señor Smith, empleando un pequeño buque de fierro, remolcado, pero muy caro, al cual se le debía hacer un reconocimiento prolijo, en especial de su andar, pues para el objeto que se proyectaba "el buen andar es lo principal". Si el resultado era bueno, que se acepte el proyecto Smith, pues "no hay que excusar medio alguno que ofrezca posibilidades de éxito"[495].

Las condiciones de Read eran modestas al lado de las del mencionado Griffin, pero cuando salió de Nueva York el 20 de agosto, no se habían concretado. El levantamiento del bloqueo de Iquique en mayo, permitió a Grace sacar valiosos cargamentos de salitre. El 30 de agosto W.R. Grace escribió su primera carta optimista sobre la guerra: "Hasta ahora, el Perú lo ha hecho bien. Creo que con los nuevos elementos de defensa el Perú puede proteger sus puertos". Nunca más, dice James, tendría ocasión para escribir en ese tono.

Antes de que Read llegara al Callao, fracasó el intento de hundir un buque menor con torpedo Lay dirigido por Chester. Ya en el Callao, a Read le dieron el grado de capitán de fragata. En esa época, había la idea de que ambos blindados chilenos estaban en Valparaíso en reparaciones, lo cual según Read era favorable al proyecto, pues el puerto era de fácil acceso y podía atacar por sorpresa. El proyecto recibiría una recompensa significativa en dinero, que según los biógrafos citados desató un sentimiento negativo entre los oficiales peruanos, que decían poder hacerlo sin cobrar. Incluso habíase presentado un coronel del ejército peruano, cojo de una pierna. El problema era que ninguno de ellos "distinguía un torpedo de una hedionda olla china", según expresión de un americano que no era Read, dice James. El tiempo pasó, y los blindados chilenos terminaron sus reparaciones. Los torpedos parecían ser la única y última esperanza del Perú. En ese momento, Read parecía ser el único capacitado y ofreció reforzar un monitor y lanzarse con él como torpedero contra los chilenos. El Ingeniero de la Armada lo considera muy arriesgado. El Comandante General de Marina al comunicarle a Read que no habría recompensa, éste tomó sus maletas y se regresó a Estados Unidos. En la documentación que hasta setiembre se ha consultado en los archivos peruanos, no aparece el nombre de Read, ni que se le diera el grado de capitán de fragata. Por otro lado, los blindados chilenos no estuvieron en Valparaíso en reparaciones al mismo tiempo, como se verá más adelante.

Ambos biógrafos mencionan también una serie de americanos que estuvieron en el Perú, como:

- Por la Cía. Lay: Rowley y Chester
- Por U.S. Torpedo Station Co: Snyder
- Por la Cía. Herreshoff: Read y Smith

A raíz del informe de setiembre del capitán de navío Manuel Palacios, se puede apreciar que los únicos nombres que no aparecían hasta ese momento eran los de la Cía. Herreshoff.

Líneas arriba se ha mencionado a un coronel cojo. En efecto, en una carta a La Puerta del 20 de agosto, Prado le mencionaba que el coronel Larrañaga le había escrito pidiéndole se le diera un torpedo para aplicarlo. "Este cojo, como Ud. sabe, es audaz y entusiasta, y sería bueno que se ensayase en el manejo de un torpedo Lay, a fin de que pueda realizar su patriótico proyecto". En otra carta de 8 de setiembre, le reiteraba a La Puerta el envío de las lanchas torpederas, pues "solo con ellas podemos acertar un golpe al enemigo que acaso dé un resultado definitivo en esta guerra". Pero, continuaba, "el coronel Larrañaga, capitán Leónidas Narvarte, don Augusto Barrenechea y el ingeniero Lecombe están empeñadísimos en manejar alguna de las lanchas topederas; creo que sería bueno aprovechar el entusiasmo y decisión de estos caballeros para que vengan a cargo de un torpedo, después de que se instruyan perfectamente en su manejo práctico"[496]. ¡Es notable la desaprensión con que este asunto se trataba!

En carta a La Puerta del 20 de agosto, Prado se refirió a que F.H. Snyder, presidente de la sociedad Hube y Maudy, constructores de torpedos, lo había visitado en Arica siguiendo su indicación. Conviene aclarar que sus nombres correctos eran M.A. Hardy y Martin Habbe, de The U.S. Torpedo Co.[497]

Como para una guerra cuya larga duración se preveía, no fueran suficientes los 10 torpedos contratados con Lay, Prado hizo otro contrato con la U.S.Torpedo Co. por otros 10 de su invención, pues Snyder aseguraba la superioridad de su sistema sobre el de Lay, en razón de su menor peso y volumen, fácil manejo por la sencillez de su mecanismo, y por su mayor andar, quedando obligado a rendir una prueba en el Callao. Si el resultado fuese satisfactorio y sin la menor vacilación, debía cerrarse contrato porque "en nuestras circunstancias no nos queda otro recurso que aprovechar las ventajas que permiten estos elementos que puedan proporcionarnos un éxito grande, acaso decisivo en la guerra", y con tanta más razón desde que Snyder se comprometió a dirigir él mismo sus torpedos a condición de que se acuerde la misma retribución ofrecida a los del sistema Lay.

Continuaba Prado expresando que los torpedistas de Lay y Snyder solicitaban una lancha Herreshoff para usarla con los torpedos de su invención, prometiendo resultados más positivos. No le parecía que hubiera el menor inconveniente para que se diera una a cada uno de ellos, pero a condición de que se hicieran cargo de ellas allí en el Sur. Como Prado estuviera enterado de que solo había llegado al Callao una lancha Herreshoff, expresaba que si en la prueba de Snyder resultaba evidente que sus torpedos eran superiores a los de Lay, preciso y conveniente sería dar la preferencia a Snyder, tanto por esa circunstancia, como porque el hombre es más empeñoso y más resuelto a ejecutar la operación, que la gente de Lay, a quienes puede ofrecerse darles la próxima lancha Herreshoff[498]. Al final Snyder salió para usar sus torpedos, pero no tuvo éxito. Tampoco hay información cómo y cuándo fue que Snyder trajo sus torpedos al Perú.

Entre las ofertas para destruir blindados, estuvo la de William Alfred Scott. En efecto, en carta a La Puerta del 4 de junio, Prado le comentaba habérsele presentado un señor William A. Scott, inglés, proponiéndole destruir los blindados chilenos. Había habido ofrecimientos de esa clase, decía Prado, todos ilusorios, pero elogiaba el de Scott, quien parecía ser honesto y sin exigir adelanto, excepto que se depositara 10,000£ por cada blindado que destruyera. Propuesta racional y fácil de cumplir. El depósito podía hacerse en el Banco Canevaro por las facilidades que ofrecía, recomendando su aceptación. Este es casi, decía Prado, "el único medio de equilibrar nuestras fuerzas marítimas"[499].

Como resultara aparente que no se podía llevar a cabo de inmediato por la falta de elementos para fabricar los torpedos fijos que se colocarían en Iquique y Pisagua, Scott y el Ingeniero Felipe Arancibia viajaron a Lima. Ya en Lima y con la recomendación de Prado y La Puerta, el Ministro de Hacienda Izcue promulgó la aceptación del compromiso verbal hecho por Scott a Prado con la presencia de Daza, y que se transcribe en la nota respectiva. No es un contrato pues no lleva la firma de Scott, ni tampoco es un dispositivo legal.

Posteriormente Scott regresó a Iquique y comenzaron los preparativos del bote torpedo y sus torpedos de botalón, como de aquellos que se fondearían en Iquique y Pisagua. En un viaje que realizó el bote torpedo el 14/15 de agosto de Pisagua a Iquique fue capturado el 15 a medio día por las fuerzas chilenas cerca de este último puerto, hecho que fue conocido casi de inmediato por Prado, como se desprende de una carta que el 17 escribió a La Puerta, comentándole que

el *Blanco*, *Magallanes* e *Itata*, en viaje de Iquique a Pisagua al entrar a este último puerto el 15, tomaron el bote a vapor empleado por Scott, con sus tripulantes. "Este bote lo tenía en Pisagua para lo que se ofreciera, pero sin su conocimiento fue enviado a Iquique en la noche del 14. Fatalmente aparecieron el 15 los chilenos. Esta contrariedad me ha frustrado bastante"[500]. El bote fue capturado con cuatro personas a bordo: W.A. Scott, ingeniero mecánico inglés, Juan Shertzer ingeniero mecánico americano, Cosme Espiro, carpintero, griego, y Abraham Brown marinero, de Jamaica, hombre de color, contratados para hundir los blindados chilenos. Estuvieron detenidos a bordo del *Blanco* en donde se llevó a cabo la sumaria, de la cual el día 23 de agosto el Fiscal concluyó:

> "Que en virtud de las declaraciones habidas, se presume que Guillermo Alfred Scott, jefe de la expedición, debe tener un contrato escrito con el Gobierno del Perú, y que él ha sido contumaz en negarlo. De todo lo cual el Fiscal que suscribe es de opinión que Guillermo Alfredo Scott y Juan Shertzer se han hecho reos por el Artículo 20º, Título IV, Tratado V de las Ordenanzas Generales de la Armada, y Cosme Espiro y Abraham Brown sus cómplices.- *J. GUILLERMO PEÑA*"[501].

Se aprecia por todo lo aquí expuesto, haberse llegado a una posición extrema: solo el torpedo y las lanchas torpederas restaurarían la superioridad marítima y, por lo tanto, augurarían a la Alianza el éxito de la guerra que Chile declarase en su contra. Esto lo decía y decidía Prado. Opiniones navales al respecto prácticamente ninguna. Era cierto que estos elementos habían adquirido cierta notoriedad en la Guerra Civil Americana y en la Guerra Ruso-Turca de 1877-1878, y que igualmente desafiaba al espolón y al cañón, pero no al extremo de definir una superioridad marítima y proclamar el éxito de la guerra. En esta concepción faltó realismo. Además, no había una base industrial en el Perú, ni oficiales ni personal técnicamente preparados para asumir con éxito su fabricación, operación y aplicación. Se dependía en ambos casos del extranjero. Aquellos que vinieron de Estados Unidos, no estuvieron a la altura de lo que sus antecedentes subrayaran. De todas maneras, en próximos capítulos, se verá lo que alcanzarían a realizar los peruanos.

En fin, las minas fabricadas en el Perú, para explotar por contacto o eléctricamente, y los torpedos automóvil controlado Lay, eran para defensa de puerto. Los de botalón llevado en lancha Herreshoff tenían que ser aplicados contra el casco del blanco, que dotado de ametralladoras y de día podían repeler ataque realizado sólo cuando estuviera en la boca del puerto. El valor de la mina estaba sobresti-

mado. Los torpedos controlados eléctricamente no eran aptos hasta ese momento, para la guerra naval por su baja velocidad, la facilidad con que podían ser alcanzados, la dificultad de guiarlos en niebla o humo, la dificultad de controlarlos desde un punto en movimiento, además de ser caros.

F. ASPECTOS LOGÍSTICOS

Es cierto que el término logística, en el entorno nacional y específicamente en el naval peruano de la época, no existía para tiempo de guerra ni para tiempo de paz. El hecho de que no existiera un sistema de defensa nacional, no significaba que los aspectos logísticos fueran desconocidos, sino que su interpretación y observancia iba de acuerdo a la organización existente y recursos: personal, dinero, material. Los campos que abarca la logística vienen de época inmemorial, que al no atenderse de manera orgánica, oportuna y eficiente, sino todo lo contrario, llevan al fracaso de los objetivos señalados.

Hubo, por supuesto, una logística nacional, una del ejército y otra naval. No es objeto de este capítulo entrar en consideraciones teóricas sobre cada una de ellas, sino solo sobre su influencia en las operaciones navales. La ausencia de monografías sobre este aspecto de la guerra y, como se ha dicho en otros tomos, las escasas referencias archivísticas y bibliográficas, no permiten reconstruir en la *Historia Marítima* toda la problemática logística de la guerra, particularmente en lo que a las fuerzas navales respecta.

Sin embargo, es interesante hacer notar cómo el Gobierno, desde febrero, se concretó a obtener elementos para asegurar el respeto que se debía a la neutralidad primero, y para defender la honra y la dignidad nacional después, como lo manifestara el Ministro de Hacienda en la *Memoria* que expusiera en la sesión del lunes 28 de abril ante del Congreso Extraordinario[502].

> "Para llenar estas necesidades primordiales, decía, cuya satisfacción no estaba presupuestada, el dinero tenía que ser el elemento esencial y sin vacilar un instante he aplicado parte de los ingresos destinados por la ley de presupuesto a otros objetos, para cubrir con ellos los mayores gastos que demandaba el ejército y armada".

Por supuesto no era suficiente y tuvo que recurrir a la promulgación de algunos decretos así como a la presentación de varios proyectos de ley para asegurar la consecusión del dinero en apoyo del esfuerzo de guerra. Pero hubo otro campo, el de la logística, en el cual el Gobierno tomó acción. Así, decía Izcue:

"Luego que el telégrafo anunció la interdicción decretada por el Gobierno de Chile, comprendí que el propósito de ese Gobierno era privarnos del pan y hostilizarnos por hambre, pero ya entonces y a pesar del laconismo del telégrafo que no permitía conocer la extensión de aquel decreto, se encontraba el Gobierno del Perú en situación de tomar la conveniente represalia, porque previsto hace tiempo este caso, se ha procurado y conseguido, no solo establecer relaciones con otros mercados que pueden enviarnos con ventaja artículos similares a los de Chile; sino que para salvar toda emergencia, que pudiera presentarse, ha tomado medidas más directas para conjurar la situación de penuria a que se ha propuesto condenarnos el Gobierno de Chile".

Así, pues, el 17 de abril se promulgó el decreto que rebajaba en 50% los derechos de aduana a los artículos similares a los que venían de Chile, abriendo nuevos mercados para el afrecho, almidón, alpiste, cocos, galleta ordinaria, harina, leña, manteca de vaca, mantequilla, nueces, orégano, pasto seco, queso, sebo y trigo. No se abundará más en estos aspectos, que solo se han citado para confirmar lo que al comienzo del párrafo se hiciera notar.

Que no existiera la concepción logística como la ciencia de que hoy se habla, no debe llamar la atención, a estar por una expresión burlona dicha por el almirante americano E.J. King a un oficial de su Estado Mayor, en 1942: "No sé qué diablos es la logística, pero como Marshall (Gral.) siempre la menciona, quisiera algo de ella"[503].

Sin embargo, cabe aclarar que el proceso logístico no tiene como partida de nacimiento solo una situación de guerra, sino que también es una actividad en la paz, durante la cual la Marina como un todo, y las fuerzas navales en particular, tienen objetivos cuyo cumplimiento depende de la logística, que es el puente que une la estrategia y la táctica, y aunque un puente es estático, tiene paradójicamente una fuerza dinámica sin la cual el concepto estratégico resulta ser solo un papel. Si el curso de acción seleccionado para cumplirlo no responde a la prueba de factibilidad, deja al plan efectivamente en el papel, visto que en esta prueba se establece si estarán disponibles todos los recursos que se necesitan para ejecutar el curso de acción. Más aún, en la denominada Apreciación de la Situación del Comandante, hay un párrafo en el cual el comandante puede demostrar al Superior que los medios otorgados para cumplir la misión son insuficientes o inadecuados, y pedir en consecuencia se cambie la misión, o se den los medios faltantes. La decisión descansa en el Superior.

Durante la paz, en efecto, el Ministerio de Guerra y Marina de la época presentaba el proyecto de presupuesto para el bienio, un requerimiento de dinero que permitiera contar con los recursos de

personal y material para cumplir con los objetivos que se buscaba lograr. El proyecto era debatido en el Congreso, en representación del pueblo, y merecía aprobación unas veces igual, otras aumentado, otras disminuido.

En el período Balta, se reconoció como objetivo la necesidad de recuperar la superioridad marítima afectada por la construcción de los blindados chilenos. Las decisiones extra-presupuesto de 1872 no tuvieron éxito. Da que pensar cómo apenas tres años antes, durante el viaje de los monitores al Callao, las letras que se presentaban en los puertos de recalada eran aceptadas sin reparo. En el de 1873-1874 no se incluyó el requerimiento de construcción de blindados. En el presupuesto de 1875-1876 del periodo Pardo, se consignó la partida de 4 millones de soles para la construcción de dos blindados, dinero que al no estar disponible y no estudiarse otra alternativa, dejó en el papel dicha decisión, tanto más grave cuando en 1873 se había firmado el Tratado de Alianza Defensiva, secreta, con Bolivia, basado principalmente en un poder naval peruano, cuyo objetivo era impedir una expansión territorial de Chile hacia el Norte.

En los sucesivos presupuestos de 1875-1876 y 1877-1878, Pardo y Prado respectivamente, tampoco consideraron como satisfacer la necesidad ya por entonces aliada de garantizar el Tratado de 1873, y en el de 1879-1880 aprobado en febrero de 1879, cuando ya el problema de guerra era inminente, tampoco se consignó partida alguna para adquirir blindados, quedando ello a la decisión del Consejo de Ministros, recursos de guerra extraordinarios, crédito internacional, etc., que no funcionó como se creía. Solo se ha señalado el caso de los blindados, pero en los aspectos relacionados con la satisfacción de necesidades de alistamiento de personal y material naval, los análisis hechos en tomos anteriores son muy explícitos y no es necesario repetirlos. Así se llegó a la guerra.

Todos en la Marina, en el Ministerio de Guerra y Marina, en el Gobierno, en el Congreso, en los medios de prensa, y público en general entendían, desde antes de la guerra, que para las operaciones de la escuadra, los buques necesitaban personal apto para manejar las plantas de ingeniería, la artillería e instalaciones conexas; necesitaban que ese personal estuviera atendido en sus sueldos, alimentación, vestuario y salud, para no afectar su eficiencia y moral; necesitaban estar abastecidos de carbón; necesitaban de ciertos artículos navales y repuestos; necesitaban de pólvora y munición; necesitaban que diversos equipos del buque fueran mantenidos y reparados a

bordo unas veces y en maestranzas de tierra otras. Es decir, un conjunto de necesidades por satisfacer, en bienes y servicios producidos localmente, o importados del extranjero, para todo lo cual el dinero era indispensable.

Las necesidades por satisfacer, o requerimientos, fueron determinadas en algunos casos desde enero de 1879, siendo atendidas por los proveedores locales, Factoría Naval de Bellavista de preferencia, y otras maestranzas como la de la P.S.N.C, y su dique. Otros medios hubo de adquirírseles en el extranjero, que implicó un problema de transporte desde Panamá, como fueron los torpedos y lanchas torpederas, y la munición especial para el *Huáscar*, como se ha visto en párrafos anteriores, así como en su almacenamiento y distribución.

El alistamiento de personal y material de los buques de la escuadra demandaría desde un inicio dinero, que debería estar disponible sin pérdida de tiempo, para que ese alistamiento se alcanzara sin mucho contratiempo. El Congreso Extraordinario reunido el 24 de abril, dictó una serie de medidas legislativas para encarar en lo posible, la falta de dicho recurso. Conviene aclarar, quizá, que para financiar una guerra se requiere del ahorro interno y de una disponibilidad de oro físico de rápida conversión. En aquella época, el ahorro interno era precario y el oro físico como reserva tampoco existía. Lo reemplazó el guano y el salitre, que permitieron un desarrollo sustantivo del poder naval peruano para la guerra con España en 1866. En 1879, los recursos del guano y salitre concentrados en Tarapacá, fueron neutralizados desde el primer trimestre de la guerra, por el accionar de la escuadra chilena en ese litoral. El ahorro interno fue sustituido, en parte, por las heroicas donaciones de la población y las contribuciones de guerra legisladas por el Congreso. Quedó, pues para el financiamiento, un crédito internacional desprestigiado y, por lo tanto, sujeto a las exigentes y descomunales demandas de los proveedores extranjeros de armas.

Desde comienzo del año se vio la conveniencia de contar con ciertas facilidades para satisfacer el pago de avances por enganches de gente de mar. A ese fin, el 15 de febrero el Comandante General de Marina conformó una Junta compuesta del Mayor de Órdenes del Departamento, el capitán de puerto y el Interventor de Arsenales, encargada de contratar a los individuos que al engancharse recibirían dos sueldos adelantados, reintegrables, a partir de los que devengasen por su servicio en los buques. Los contratos por triplicado, estarían firmados por los miembros de la Junta, los comandantes y oficiales de Detall de los buques en que embarcara el individuo. Para este fin,

se habilitó a la Caja Fiscal con 7,000 soles, lo que permitiría enganchar a unos 200 hombres[504].

El sistema, sin embargo, dada la urgencia de contratar gente, no alcanzó a funcionar con propiedad en cuanto a las firmas, pues faltaban unas veces la del Mayor de Órdenes, otras las de los Comandos u oficiales de Detall, generando un problema al Interventor de Arsenales al no poder justificar ante la Comandancia General y la Caja Fiscal el uso de los 7,000 soles, pues recabar esas firmas a destiempo era harto difícil.

Posteriormente, el Presidente Prado antes de marchar al Sur, convencido de los males que podían resultar de la falta de dinero para atender las exigencias del ramo de Marina, dispuso que semanalmente se entregase a la Caja Fiscal del Callao la suma de 5,000 soles, aumentada después a 6,000, con la que se pudo atender en parte las necesidades de la Escuadra.

El 26 de junio, sin embargo, una resolución suprema por el Ministerio de Hacienda suspendió los pagos de cantidades no consideradas en el Presupuesto General de la República, lo cual afectaba también a la Caja Fiscal, privándola del único auxilio con que se contaba para atender el pago de sueldos, jornales de operarios y otros gastos fuertes que ocasionaba al Erario la guerra, "cuyo éxito está confiado en gran parte al pequeño número de buques con que hoy cuenta la Nación", según manifestaba el Comandante General de Marina al Ministro del ramo en oficio del 3 de agosto, por autorización expresa del Vice-presidente La Puerta, y continuaba:

> "US. que conoce demasiado los inconvenientes con que a cada paso se tocan para el apresto de los buques de la escuadra, por falta de recursos, y que por lo tanto no deben ocultarse a su alta penetración, los males trascendentales que pueden resultar por no poder llevarse a cabo el cumplimiento de las importantes órdenes impartidas por US. sabrá valorizar esta exigencia del suscrito.
>
> Hoy mismo (3 de agosto) se han paralizado las obras en el vapor transporte *Chalaco* y cañonera *Pilcomayo* por tres días por no haberse cubierto a tiempo las planillas de jornales de operarios, que en su mayor parte son extranjeros.
>
> La existencia de un fondo especial en la Caja Fiscal de esta provincia, dedicada al exclusivo e importante servicio de las atenciones de la Escuadra, es en las presentes circunstancias una necesidad imperiosa que por ningún motivo debe desatenderse.
>
> Las continuas refacciones, reparaciones y demás obras que se practican en los buques de la Escuadra, el apresto de ellos, que a no dudarlo tendrá lugar más adelante, cuando por resultado del servicio que prestan

u otras eventualidades sea necesario que regresen a este puerto, exclusivo punto destinado a ese fin por poseer los elementos indispensables, que para ello se requieren, el enganche de marinería apropiada para su servicio, las reparaciones que han menester las baterías de esta plaza, y otras mil necesidades de ambos ramos durante la actual guerra, que no pueden realizarse en manera alguna con la velocidad que demandan las exigencias del servicio, si en tiempo no se procura proveer los fondos suficientes a la oficina de Hacienda llamada a atender a tan urgentes gastos con la oportunidad debida.

Estos poderosos motivos y otros que repito, no desconoce US., me han decidido en bien del servicio, a dirigirme por medio de ésta, esperando se sirva acordar con S.E. el Vice-Presidente una resolución por la cual se proporcionen semanalmente o como se tenga a bien disponer, por la Aduana de este puerto a la Caja Fiscal ya citada, los fondos suficientes con el importante objeto que solicito"[505].

Era el tono respetuoso, razonable y enérgico de un Comandante General subordinado a un Ministro. Era el tono de un profesional almirante, a otro profesional general. Era la confirmación de lo que antes se dijera de un párrafo de la Apreciación de la Situación del Comandante. Contrasta este trato con aquel que se diera, también en el mes de agosto, entre dos ministros del tríptico de la Seguridad Nacional.

En efecto, el 7 de agosto el Ministro de Guerra y Marina solicitó al de Hacienda se suministrase los recursos para satisfacer la exigencia de los útiles que demandaba el Ejército de Reserva y "que al no ser satisfechos producirán consecuencias que pesarían sobre su reputación".

En su respuesta del 9 del mismo mes, el Ministro de Hacienda Químper, en lugar del renunciante Izcue, manifiestaba:

"En contestación, tengo a honra expresar a US. que también considero que afecta mi reputación no poder llenar esas necesidades con la exactitud deseada por US. por cuanto que al hacerme cargo de este Ministerio, lo que era la realidad de que en la Caja Fiscal, como en la (ilegible) no existía un centavo de que disponer, y al efecto he consagrado y consagro mis esfuerzos para procurar fondos a fin de atender en lo posible a todas las necesidades premiosas de la situación y, preferentemente, a las que reclama el Ejército. A la vez me habla US. de renunciar, y antes de que llegue ese caso, propongo a US. se encargue del que está a mi cargo y despachare yo el de Guerra y Marina"[506].

En lo referente a la naturaleza, composición, adquisición y distribución de vestuario, víveres y artículos navales del período 1879, no se considera necesario repetir lo tratado en tomos anteriores, aunque

ahora se complementan con algunos detalles del momento. En cuanto a los elementos de apoyo en tierra para reparación y mantenimiento, como la Factoría Naval de Bellavista y otras, y Arsenal, nada nuevo hay que agregar a lo dicho en tomos anteriores[507].

1. PERSONAL

En toda organización, el aspecto de personal es permanente y crucial para el éxito, y requiere de inversión. Es un tema que para la década de 1870 se ha desarrollado en los Tomos IX y X, con descripciones del personal de las planas mayor y menor, en cuanto a su composición y cantidad; a los esfuerzos de la Escuela Naval para entregar guardia marinas graduados; a los esfuerzos de la Escuela Preparatoria para preparar jóvenes a ingresar a la Escuela Naval y seguir en la línea de oficiales de guerra unos, y orientando a otros como ingenieros y artilleros; a los esfuerzos de la Escuela de Aprendices de Marineros, o de Grumetes como le llamaban, para preparar cuadros de tripulantes y así superar el defectuoso proceso de enganches de la gente de mar; a los esfuerzos, recién en 1878 y truncos, de la Escuela de Maquinistas y de la Escuela de Condestables, peruanos, que reemplazaran progresivamente a los extranjeros contratados.

También en el Capítulo I de este Tomo, se ha tratado sobre el reingreso por llamamiento unas veces y voluntaria otras, de los oficiales en situación de indefinidos; al reingreso de oficiales retirados definitivamente; a los cambios de destino de oficiales en servicio activo; a la contratación de maquinistas; a la contratación de condestables en el extranjero; a los incentivos para el enganche de gente de mar como artilleros, fogoneros, carboneros y marineros, nacionales y extranjeros, así como de las ofertas de voluntarios entusiastas y patriotas de diferentes departamentos del país, que querían servir en la Armada para reparar el honor nacional. Todo ello continuaría durante el primer trimestre de la guerra, y algunos casos se irán citando más adelante.

La gran mayoría del personal ingresante era gente inexperta en el servicio militar y naval, al que tenían que adaptarse en periodos de adoctrinamiento sobre diversos aspectos, periodos de los cuales no se pudo disponer porque casi todos los buques de combate estuvieron inicialmente inoperativos por reparación y mantenimiento, y luego por la premura de su presencia en el litoral Sur. Por eso, los comandos lo harían notar una y otra vez.

La situación en oficiales era, pues, dramáticamente distinta a la que habían venido experimentando los buques de la Escuadra desde que Balta ordenara su desarme en 1871, salvo un lapso de cinco meses en 1874, durante los cuales la Escuadra de Evoluciones realizó ejercicios de mar, tácticos y de tiro. Eso es lo distinto. Pero lo dramático estaba en que los oficiales embarcados en 1879 voluntarios o no, tenían muy poca experiencia en artillería, particularmente. La carga principal de un buque de guerra no podía ser atendida debidamente. No era culpa de ellos, ni de comandos anteriores, ni del gobierno. Era una cuestión de actitud generacional hacia el concepto de seguridad nacional.

Se buscó compensar esta desventaja en alguna medida, con el nombramiento de los comandos. Así, Grau lo había sido del *Huáscar* durante ocho años y en 1874, fue el Jefe de la Escuadra de Evoluciones, conformada ahora en 1879 prácticamente por los mismos buques, excepto la *Pilcomayo*, el *Talismán* y *Oroya*; More lo era de la *Independencia* por más de cinco años, habiendo participado en el combate de punta Pichalo en 1877 contra el *Huáscar* rebelde; Carrillo había comandado la división y el *Manco Cápac* en su viaje inicial desde Estados Unidos hasta Río de Janeiro, y siendo Director de la Escuela Naval y profesor de táctica naval, había preparado instrucciones para los movimientos tácticos que fueron aprobadas por el Ministerio de Guerra y Marina y que constituyeron, precisamente, la razón de la conformación de la Escuadra de Evoluciones para experimentarlas, en conjunto con el Plan de Señales de 1872, preparado por Carrillo y Pardo de Zela, vigente en 1879; Miró Quesada, venía ejerciendo el comando del *Atahualpa* por más de cinco años; Portal, había comandado la *Unión* también por varios años, incluyendo el viaje a Londres para su recorrido integral en 1871-1872; finalmente Carlos Ferreyros que había sido antes comandante del transporte *Chalaco*, venía de ser Prefecto de la Libertad, relevando en la *Pilcomayo* al capitán de fragata Antonio C. de la Guerra, quien con la cañonera iniciara operaciones en la mar disparando el primero cañonazo con ocasión del combate de Chipana como integrante de la división de operaciones conformada con la *Unión*, división que estuviera al mando del capitán de navío Aurelio García y García, de reconocida solvencia profesional[508].

Según la *Memoria* y Escalafón de 1878, que presentó el Ministro de Guerra y Marina[509], los oficiales de marina inscritos en dicho Escalafón eran a julio de 1878, 263. Sin embargo, en un Cuadro N° 5 enumera a los que están en servicio activo especificando:

Cuerpo General	Número
Contralmirante	2
Capitán de navío	13
Capitán de fragata	30
Capitán de corbeta	34
Teniente primero	28
Teniente segundo	31
Alférez de fragata	24
Guardia marina	3
Sub-total	165
Cuerpo Político	Número
Comisario de Guerra y Marina	3
Oficial Primero	10
Oficial Segundo	6
Oficial tercero	3
Sub-total	22
TOTAL	187

Esa misma *Memoria* presenta otro cuadro sobre la distribución de los 187 al 28 de julio de 1878, como sigue:

Dependencia	Número	%
Ministerio del Ramo, Oficinas del Departamento Marítimo y Factoría Naval	24	13
En los buques de la Escuadra	72	39
En las Escuelas Naval, Preparatoria y de Grumetes	17	9
En la Junta Revisora de las Ordenanzas Navales	8	4
En las capitanías de puerto	35	18
A órdenes del Ministerio de Gobierno	6	3
A órdenes del Ministerio de Hacienda	18	10
A órdenes del Ministerio de Relaciones Exteriores	7	4
TOTAL	187	100

Otro estimado en la citada *Memoria* consigna la conformación de todo el personal de la Marina embarcado, al cual se le ha agregado para fines de comparación los embarcados a mayo de 1879.

Personal	Julio 1878	Mayo 1879
Del Cuerpo de Guerra y Político	72	170[1]
Cirujanos	6	20[2]
Capellanes	2	1
Maquinistas de 1ª, 2ª, 3ª , 4ª y ayudantes	30[3]	58[4]
Sub-total	110	249
Tripulación[5]	979	1120
Sub-total	1089	1369
Oficiales de Infantería[6]	3	6
Tropa de Guarnición	56	127
Columna Constitución[7]	---	119
Sub-total	59	252
Total embarcado	1148	1621

(1) 4 no eran contadores del Cuerpo Político
(2) Incluye 8 practicantes de medicina
(3) Incluye 1 ayudante de máquinas
(4) Incluye 9 ayudantes de máquinas y 5 caldereros
(5) Desde Contramaestre a grumete
(6) Oficiales del ejército a cargo de la tropa de la guarnición
(7) Incluye oficiales, clases y soldados

Se puede apreciar que al 15 de mayo el total de oficiales embarcados del Cuerpo de Guerra y Político había crecido 2.36 veces; los cirujanos 3.3 veces; los maquinistas 1.9 veces; el total del personal embarcado 1.26 veces; y si se considera las guarniciones y Columna Constitución, 1.41 veces.

El número de oficiales de guerra embarcado pasó de 72 a 160, o sea un incremento de 122%, que se cubrió con oficiales del servicio activo en tierra, llamamiento de oficiales indefinidos, reingreso de oficiales retirados y 30 alumnos de la Escuela Preparatoria con el título de Aspirantes de Marina, lo cual lleva a estimar una cifra probable de reincorporaciones de alrededor de unos 40 oficiales. Como se puede apreciar del primer cuadro, el grado crítico estaba en guardia marinas que se suplieron con los Aspirantes de Marina, como se ha visto en párrafos anteriores.

El sueldo de los Aspirantes había sido fijado en 20 soles, pero en setiembre el Comandante General de Marina elevó al Ministro una comunicación en la que daba cuenta que los comandantes del *Talismán*, *Rímac*, *Atahualpa* y Mayor de Órdenes del Departamento, sugerían una reconsideración de dicho sueldo, agregando de su parte:

"Que era justo se recompesaran los servicios que hoy prestan dichos jóvenes aumentándose el haber reducido que tienen asignado con el cual no pueden atender a sus primeras necesidades y menos presentarse con la decencia que es indispensable". Por otro lado, el Comandante General era de la opinión de que se les concediese la clase de guardia marina, considerándose ello como toda recompensa por los servicios que prestaban durante la campaña[510].

Los cirujanos eran todos contratados, y los practicantes de medicina jóvenes voluntarios enviados por la Facultad de Medicina. En cuanto a los maquinistas, algunos tenían contratos vigentes, otros los renovaron y otros ingresaron en el curso del semestre.

Por lo tanto, el número de oficiales de guerra, cuerpo político, sanidad e ingenieros, embarcados a mayo de 1879 fue de 249. A julio de 1878 el Perú como se ha visto, tenía 187 oficiales del Cuerpo General y Político, en tanto que Chile a fines de 1878 tenía 129. Le Dantec[511] menciona que "la reserva de oficiales y personal (chileno) era bastante numerosa, siendo posible duplicar la planta en cualquier momento, con gente tan calificada como la que estaba en servicio". Además, a raíz del problema diplomático con Argentina en 1878, la escuadra se estacionó en Lota siguiendo un plan de entrenamiento, que continuó hasta el 31 de marzo de 1879. Se llamó al servicio a los oficiales en retiro para completar las dotaciones de oficiales, y se continuó el enganche voluntario de gente de mar.

A continuación algunos casos relacionados con este rubro[512]:

a. Oficiales de marina en el extranjero que solicitaron regresar para prestar sus servicios:
   - Capitán de navío José Carreño, Cónsul del Perú en Brujas;
   - Capitán de fragata Guillermo Pareja, Cónsul del Perú en Nantes;
   - El Cónsul del Perú en Buenaventura, aún sin ser oficial de Marina, solicita un puesto en uno de los buques de la Escuadra.

b. Oficiales indefinidos llamados al servicio activo:
   - Comisario de Guerra y Marina don Manuel F. Llaque, para servir en calidad de agregado a la Comandancia General de Marina.

c. Cambios de destino de oficiales:

- Capitán de navío Enrique Carreño que se desempeñaba como Mayor de Órdenes del Departamento y Comandante del Arsenal, fue relevado por el capitán de navío Amaro G. Tizón, pasando primero a la Junta Reformadora de Ordenanzas Navales y luego a la Mayoría de Órdenes de la 1ra. División Naval;
- Capitán de fragata Gregorio Pérez de Secretario de la Comandancia General de Marina a la Mayoría de Órdenes de la 2da. División Naval;
- Capitán de corbeta Juan P. de los Heros a la fragata *Apurímac*;
- Teniente 1° graduado Juan Iladoy como ayudante de la capitanía de Paita;
- Edmundo Gago, aceptado como Aspirante de Marina, pero sin sueldo;

d. Oficiales subalternos y personal que ofrecieron sus servicios a la declaratoria de guerra:
- Capitán de corbeta Manuel H. Arriaga, indefinido desde 1870
- Teniente 2° Santiago Torrico, capitán de puerto de Lomas;
- Alférez de fragata Juan Vásquez Aranda, indefinido;
- Teniente 1° Juan Iladoy, Ayudante de la capitanía de Paita, que ofrece el 20% de su sueldo;
- Teniente 1° Viriato de la Haza, capitán de puerto de Sechura;
- Oficial 1° del Cuerpo Político, Manuel O. Palacios, capitán de puerto de Islas Chincha, que dona una parte de su sueldo;
- Ayudante de máquinas Juan A. Buendía;
- Alumno de la Escuela de Artes y Oficios, Juan A. Barrera, como ayudante de máquinas;
- 1er. Maquinista Emilio Rosel;
- Amanuense de la Mayoría de Órdenes del Departamento Alcibíades Alvarado;
- Maquinistas Manuel Secas, Manuel A. Olave.
- Subteniente de Infantería e inválido, Domingo Aguilar, excombatiente del 2 de Mayo de 1866, para embarcarse en la Armada, renunciando al 50% de su haber para gastos de guerra;
- 25 matriculados de Ica enviados por el Prefecto de Ica, "decididos a prestar sus servicios profesionales en los buques de la Armada Nacional, que deben guardar lugar entre los defensores de la patria como voluntarios"; al mes siguiente envió otros 12 individuos aptos para servir en los buques de guerra.

e. Maquinistas contratados
- 3er. Maquinista Carlos Thomas, firmó contrato el 7 de abril

para servir en los buques de la Escuadra por un año. Sueldo 80 soles mensuales, más 20 por gratificación de mesa como embarcado, así como la ración de armada que le corresponda. Si permanecía en tierra, solo tendría el sueldo;

- 4to. Maquinista James Bonar, firmó contrato del 17 de abril, para servir en los buques de la Escuadra por un año. Sueldo 60 soles mensuales, más 20 por gratificación de embarque y la ración correspondiente. Fue asignado al *Manco Cápac*;
- 4to. Maquinista Francisco Panay, firmó contrato el 17 de julio por seis meses, siendo destinado al *Oroya*;
- 2do. Maquinista Arthur Bryan, que ya había servido en esta condición y terminado su contrato el 19 de mayo, lo renovó por seis meses con sueldo de 100 soles mensuales. El comandante Carrillo recomendó que se desempeñe como calderero en el *Manco Cápac* pudiendo contribuir a la reparación del *Atahualpa*. Se le renovó contrato como 2do. Maquinista del *Manco Cápac*.
- Como 2dos. Maquinistas firmaron contratos Alfredo Ravis y Williams G.L. Stevens, el 9 y 5 de mayo, respectivamente.
- Como 3ros. Maquinistas firmaron contratos James M. Charley, James Fulton, Guillermo L. Stocks, el 21 de abril, 13 y 15 de mayo, respectivamente.

f. Extranjeros voluntarios para servir en el Perú:

- Cónsul del Perú en Hamburgo informó el 15 de mayo que se habían presentado oficiales prusianos ofreciendo sus servicios.
- El 23 de mayo el Prefecto de Huánuco, Federico Alzamora, informó al Director de Guerra, que el subteniente prusiano Fernando de Mueller ofrecía sus servicios personales. Había servido 12 años en la Infantería Naval de la Armada alemana en las clases de subteniente y teniente, lapso durante el cual participó en las guerras de Prusia con Dinamarca en 1864, con Austria en 1866 y con Francia en 1870-1871. Salió de baja del ejército prusiano por razones de salud. Se radicó en el Perú. En su solicitud dice, "deseo ser útil en cuanto pueda con mi persona y con mis conocimientos y experiencia militares al país, al que soy agradecido por lo bueno que he gozado en él y la que he elegido de nueva patria".
- En mayo, el Prefecto del Callao informó haberse presentado el súbdito alemán Tomás Escribens, residente en el Callao, jefe de numerosa familia peruana, ofreciendo una donación de 100 soles mensuales.

- A fines de mayo, oficiales argentinos se presentaron a la Legación del Perú en Buenos Aires, solicitando recursos para trasladarse al Perú y tomar parte activa en la guerra. Al final, solo sería Roque Sáenz Peña.

g. Casos especiales:

- El 27 de abril el Comandante General de Marina tramitó ante el Ministerio del ramo la solicitud del teniente 2° graduado Gumercindo Calderón, relacionada con su lugar de nacimiento. En efecto, Calderón decía que aparte de haber nacido en Chile, de donde viniera al Perú a la edad un año, ningún vínculo lo ligaba a esa nación enemiga; en el Perú tenía lazos de familia, pues su madre era arequipeña, más los de carrera como oficial, contándose entre los Vencedores del 2 de Mayo. Por todo ello se reputaba como peruano de nacimiento. Considerando justa la petición de Calderón, el Comandante General de Marina manifestaba: "A quien el acaso le hizo nacer en tierra extraña, sin que esa circunstancia lo haga perder ni los derechos de peruano vinculado con los poderosos lazos de la educación, de la familia y por último los de la carrera que abrazó en servicio del Perú y como peruano".
- Otro caso fue el del teniente 2° Manuel Francisco Dávila, de la dotación del *Oroya*, y que había sido trasladado primero de la capitanía de Huanchaco al Departamento Marítimo del Callao, como Agregado. Sucedía que el Ministro de Guerra y Marina había dispuesto su baja y al respecto el Comandante General, antes de expedir las órdenes para iniciar el sumario para determinar la verdad sobre las acusaciones que se le hacían por el hecho de estar casado con una dama chilena, decía al Ministro creer conveniente hacer de su conocimiento que el citado oficial había observado hasta ese momento, 11 de junio, en las diversas dependencias del ramo y buques, la mejor conducta, mereciendo el aprecio de sus jefes inmediatos y que él mismo podía responder de que era incapaz de traicionar los sagrados deberes de peruano en la guerra emprendida por Chile contra la Nación, y terminaba pidiendo se le confirmara si después de lo expuesto, subsistía la orden de iniciar el proceso. No se conoce el fin del asunto.
- El 7 de junio, el Comandante General de Marina emitió una circular dirigida al Oficial 1° Mariano Tapia, sobre la designación por el Ministro de Guerra y Marina, de Comandantes Generales de la costa al norte y sur del Callao.

h. Sobre Sanidad.

- Una resolución del 3 de mayo dispuso que todos los practicantes de medicina que salieran a campaña, fuese en las ambulancias, en los cuerpos del ejército o en los buques de la Armada, gozaran por todo el tiempo que prestasen sus servicios, del haber mensual de 50 soles, a ser aplicados a la Partida de Extraordinarios del Presupuesto de Guerra.
- En los primeros días de mayo, se asignaron once practicantes y estudiantes de medicina. De ellos, los cirujanos de la Escuadra seleccionaron seis, quedando cinco por destinar: Practicantes Carlos A. Basadre, Manuel Barrionuevo, José Patsa, Adolfo Chacaltana, y estudiante Tomás Ugalde.
- El 16 de mayo el Director de la Facultad de Medicina Doctor Manuel Odriozola, ofició al Director de Marina informándole que por haber sido destinados a las ambulancias ocho de los once alumnos nombrados para el servicio de la Escuadra, había reemplazado a uno de ellos con el alumno Manuel Y. Montes.

El Callao no era un puerto que gozara de una excepcional situación de salubridad, sino que por el contrario, como se ha visto, más de una vez se habían presentado casos de viruela, fiebre amarilla y cólera, que llegaban en los buques mercantes que venían del extranjero, pero que fueron controladas oportunamente. Por eso, el 11 de mayo, en vista de carecer de vacunas en la Marina, el Comandante General solicitaba al Presidente del Concejo Departamental, se proporcionase vacunas para poder aplicarlas a los alumnos de las Escuelas Naval, Preparatoria y de Aprendices.

2. VESTUARIO

No puede escapar a nadie la necesidad de que las tripulaciones de los buques en campaña estuvieran apropiadamente vestidas. Por eso, el Comandante General de la 1ra. División Naval, Grau, al regresar al Callao luego de cumplir con la primera expedición al Sur, solicitó la entrega de vestuario para la dotación, así como la ropa de abrigo. En primer lugar, para reponer aquella usada en vestir a los náufragos de la *Esmeralda* rescatados, y en segundo por la necesidad de vestir a la gente como responsabilidad de la Marina.

El 12 de julio, después de que el *Huáscar* y la *Pilcomayo* zarparan al Sur, los pedidos de vestuario no habían sido satisfechos. En efecto, en oficio de esa fecha Mendiburu hacía ver al Ministro de Hacienda que se habían pedido varias veces propuestas para la confección o

venta de ropa de abrigo, consistente de un chaquetón y un pantalón, para que las tripulaciones de los buques pudieran soportar en el Sur la rigidez de la estación. Además, en ese día zarparía la *Unión*, que bien podría llevar esas prendas al Sur, aparte de que su tripulación también las necesitaba.

Mendiburu manifestaba lo imposible que había sido conseguir tales prendas, primero porque nadie quería confeccionarlas, y segundo porque solo había un negocio que podría facilitarlas, previo pago al contado, ascendente a 2,621.05 soles. En consecuencia, solicitaba se ordenase a la Caja Fiscal del Callao pagara esa cantidad en el día por la referida ropa, de manera que la corbeta zarpara luego, pedido de pago que fue atendido por Hacienda[513].

Pero la guerra no debía ser excusa para la incorrecta presentación de los oficiales. Por eso, el 5 de mayo, el Comandante General de Marina reiteraba en la Orden General de la Armada la disposición del 5 de agosto de 1878, reglamentaria del uso del uniforme e insignias sobre la botamanga: de terciopelo celeste para el cuerpo político; de carmesí para los cirujanos, y de verde claro para los maquinistas. Solo los jefes y oficiales del Cuerpo General, las usarían sobre paño azul turquí[514].

3. VÍVERES

La composición de la ración se ha detallado en tomos anteriores, así como el aspecto del suministro. No es de extrañar, sin embargo, que algunos proveedores de víveres no fueran muy honestos, y por ese motivo ya desde antes se había dispuesto que los contadores de turno estaban en la obligación de acudir a la Casa Proveedora y comprobar que las raciones fuesen frescas y de primera calidad, evitándose así justos reclamos por parte de los comandos. El 29 de abril, el comandante de la *Pilcomayo* informó que las provisiones recibidas en esa fecha no se podían usar a causa de su estado de descomposición. En tal virtud, en la Orden General de la Armada del 30 de abril, se advertía a los Contadores, por última vez, que si se repetía denuncia similar, se compraría un nuevo lote de víveres para sustituir a los desechados, pero su valor se les descontaría del primer sueldo que devengasen, esperando que esto los obligara a cumplir con su deber[515].

Como se ha mencionado, los transportes conducían en cada viaje víveres para el ejército de operaciones en el Sur. Pero el 3 de setiembre, el Secretario General de la Dirección Suprema de la Guerra, informaba que los víveres y artículos de guerra se recibían siempre con

un déficit en su cantidad, y pedía que se hiciera responsable al contador del buque, ante lo cual el Comandante General de Marina manifestó al Ministro del Ramo como sigue:

"Después de los informes emitidos por la Junta Económica del Departamento, ampliados por el señor Mayor de Órdenes, en que se vé claramente que todos los artículos de víveres y artículos navales que se remiten al Sur, salen de la Casa Proveedora para a bordo, con las condiciones de exacto peso y buena calidad, creo muy bien que las faltas que se notan tienen su origen en la precipitación con que se hacen los desembarcos en los puertos del Sur, donde pueden ser sorprendidos por el enemigo, o por desempeñar a la vez distintas comisiones urgentes y arriesgadas. Agregaré a este propósito para mejor orientar a V.E. que el vapor *Oroya* ha regresado a este puerto de su último viaje con las 8,000 raciones de carne salada y galleta que se remitió al ejército del Sur y cuyos artículos figuraban en las guías y relaciones que remití al Sr. Secretario General del Supremo Director de la Guerra y a V.E. No obstante lo que tengo el honor de exponer, seré aún más explícito en fijar las responsabilidades de los empleados que comisione en tan delicados deberes"[516].

4. *ARTÍCULOS NAVALES*

El concepto del Comandante General de Marina era que los buques de la Armada debían estar provistos de los artículos y piezas de repuesto en concordancia con su construcción y demás condiciones, que estaban especificadas en una especie de *Allowance List*, como se describe en el Tomo IX de la *Historia Marítima*. Al conformarse las Divisiones de que se ha dado cuenta, los pedidos debían ser tramitados por las respectivas Comandancias Generales, pero cuando éstas no se encontrasen en Callao, los Comandos podían remitirlos directamente a la Mayoría de Órdenes del Departamento, previa valorización y limitándose a los artículos y repuestos que fueran indispensables y, para evitar inconvenientes, deberían definir cuáles serían proporcionados por el Arsenal, Casa Proveedora, o por la Factoría de Bellavista[517].

El suministro de artículos navales era, evidentemente, importante para el alistamiento de los buques. Se hacía como siempre en el Callao a través de casas proveedoras. Arica se consideraba como una base avanzada y, por lo tanto, su plaza comercial debería estar en capacidad de suministrar los artículos navales necesarios. En un intento de mejorar la atención de los buques en el Sur, la Comandancia General de Marina gestionó con las firmas establecidas en el Callao, el establecimiento de un almacén en Arica, para lo cual pidieron un plazo a fin

de estudiar la conveniencia de dicha proposición. El 4 de setiembre, el Comandante General de Marina expresaba al Ministro de Guerra y Marina su decepción al ser informado por los proveedores, "que por la diferencia que existe en el día, en el cambio de moneda, no les conviene esta clase de negociación"[518].

5. *DISPONIBILIDAD DE ARMAMENTO MENOR*

El 11 de junio, el Comandante General de Marina informó al Ministro respecto de una decisión tomada en relación al armamento y demás artículos existentes en almacenes del Arsenal, de diversos sistemas inaplicables al servicio de la Escuadra, y en ese sentido hacía conocer la necesidad de que los buques tuvieran el armamento apropiado de precisión, y como prueba adjuntaba un oficio del Comandante General de la 2da. División Naval, capitán de navío Aurelio García y García, que se refería a los 50 rifles pedidos y remitidos a la *Pilcomayo* por el Parque General de Artillería, que eran inadecuados para su defensa. De la Haza, sin embargo, agregaba:

> "Notorio es y consta de los partes pasados por los comandantes del buque chileno *Covadonga*, monitor *Huáscar* y fragata *Independencia*, que los buques de aquella nación preparados anticipadamente para la guerra, están provistos de ametralladoras, bombas de mano y del mejor armamento que se conoce en el día. Por consiguiente la escuadra nacional para combatir con ellos, ya sea en ataque o defensa, según las ocasiones o exigencias que más adelante se presenten en el curso de la campaña, ha menester si no de iguales elementos, por no ser posibles conseguirlos una vez declarada la guerra, al menos de armas adecuadas y de precisión, que si no existen en el parque de artillería pueden conseguirse por ser número reducido de almacenes particulares.
>
> La *Pilcomayo*, así como la corbeta de guerra *Unión*, después del funesto acontecimiento de la fragata *Independencia*, están llamados por su andar y demás calidades que reunen, a prestar importantes servicios en la presente guerra, y bajo este supuesto es indispensable que su tripulación esté armada del mejor modo posible, para que pueda en un caso dado ofender al enemigo y defender la honra del pabellón que tremola en las naves a que pertenecen"[519].

Al día siguiente 12 de junio, el Comandante General de Marina informó al Director de Marina que en los almacenes del Arsenal, existía una cantidad de armamento en mal estado, u obsoleto, que lo hacía inaparente para los buques, sobre todo que los últimos acontecimientos (combate de Iquique) habían demostrado que cuando menos, para su defensa debían tener armas de precisión, ya

que no podían tener ametralladoras ni bombas, que hasta los buques chilenos de menor porte tienen. En vista de su inutilidad, remitía todo ese material al Parque General de Artillería, junto con cajones de rifles y municiones desembarcados del *Talismán*, según relación que adjuntaba[520].

Llama la atención estos dos últimos oficios, pues de los partes del combate de Iquique se aprecia que los buques peruanos tuvieron ametralladoras.

6. *SUMINISTRO DE CARBÓN*

Tanto por lo mencionado en tomos anteriores, como por la situación de guerra y todas las actividades hasta aquí descritas, está claro que el abastecimiento de carbón era de vital importancia, el cual tenía que ser importado, o recolectado de diversos puertos de la costa, fundamentalmente de aquellos en que hubiera una estación de ferrocarril.

Según los cuadros estadísticos publicados en tomos anteriores[521] sobre los buques de guerra de combate como monitor, corbeta y cañonera, exceptuando la fragata perdida el 21 de mayo, mientras operasen en el Sur, tenían necesidad de rellenar carboneras como sigue: *Huáscar* cada 10 días más o menos, unas 300 toneladas; *Unión* cada 13 días más o menos, unas 400 toneladas; *Pilcomayo* cada 11 días más o menos, unas 139 toneladas, es decir un total de unas 839 toneladas.

Este consumo correspondía a navegación continua, pero aún estando en puertos del Sur, como medida de precaución, estaban obligados a mantener las calderas encendidas y, por lo tanto, a consumir carbón. A ello debía sumarse el consumo de carbón de los cuatro transportes, sobre los que no hay datos estadísticos, más el de los monitores fondeados, el consumo de la Factoría Naval, de los pontones-escuela y de las lanchas a vapor que patrullaban la rada exterior del Callao. Se requería pues, una constante compra de carbón importado. Todo recurso para adquirirlo era bien recibido.

Pero esos cuadros presentan también estimaciones sobre radios de acción a tenerse en cuenta según las operaciones se centrasen en el Callao o en Arica, siendo este último el escogido como base avanzada, y el primero al cual tenían que regresar para la ejecución de trabajos de reparación, mantenimiento, descanso y rotación del personal.

El 5 de marzo el Comandante General de Marina comunicó al Mayor de Órdenes del Departamento sobre un contrato de compra de carbón por el Prefecto de Tarapacá, por 1,378 toneladas de 1,066 qq.

cada una, traidos al Callao por el buque inglés *Springwoor* para servicio de la Escuadra. Le encargó el estricto cumplimiento de la 3ra. cláusula y que el traslado se haga con prontitud por ambos costados. El contrato estaba firmado en Iquique el 24 de febrero de 1879 por los señores Jorge Ingli, Mariano Luza y Salomé Porras, este último capitán de puerto[522].

Entre el 19 de abril y el 1° de mayo, el *Chalaco* cumplió una comisión en el litoral Norte transportando de Pimentel al Callao 1,000 toneladas españolas de carbón de piedra, inglés, de Cardiff, que solo o mezclado con otros sería probado en diversos buques. Ya este carbón en el Callao, la Comandancia General dispuso que una comisión de maquinistas efectuase en navegación algunas pruebas del mismo, solo o mezclándolo con carbón de Yorkshire y chileno, empleando a la *Pilcomayo* y al *Talismán*, pruebas que realizaron el 5, 7 y 12 de mayo con el resultado siguiente, según informe del Mayor de Órdenes del Departamento, Tizón:

> "El resultado ha sido completamente desfavorable en el *Talismán* y no muy bueno en la *Pilcomayo*, opinando los ingenieros que para aquel vapor es del todo inaparente, y que en la cañonera así como en los monitores podría únicamente consumirse mezclándolo con combustible de buena calidad, más no con el chileno como se ha pensado hacerlo"[523].

En la sesión del Consejo de Ministros del 20 de mayo, se da cuenta que un tal señor Solórzano había informado que el Cónsul en Panamá, según instrucciones del Ministro de Relaciones Exteriores, había comprado 1,500 toneladas (ya en viaje) a 3£10 chelines/tonelada[524].

En carta del 6 de junio a La Puerta, Prado le manifestaba haber informado al Gobierno por oficio de la compra de un cargamento de 900 toneladas que llegó a Iquique en un buque inglés y fue desembarcado en Arica. De manera que "hoy tenemos una regular cantidad de carbón para nuestros buques en Pacocha, Arica y Pisagua; aunque el de este último puerto corre peligro de ser incendiado por el enemigo, por la gran dificultad que hay de trasladarlo a la altura"[525].

En cuanto al carbón nacional, si bien había minas, no estaban explotadas como para constituir una fuente permanente de abastecimiento y menos aún en forma súbita. Sin embargo, algunas coordinaciones se hicieron. Así, el 16 de junio el Ministro de Hacienda ofició al de Gobierno, Justicia y Obras Públicas acerca de un contacto entre Francisco B. Mendizábal, de Yauli, y el Presidente de la Comisión de Donativos en Especie, en que le expresaba:

> "Las minas de carbón, cuyas cualidades son apropiadas para el uso de nuestros buques de guerra son abundantes y de muy fácil explotación,

que están expeditas para cuando el Gobierno quiera, de organizar los trabajos ya sea por órgano del Sr. Prefecto o por el de la persona a que se le encomiende dichos trabajos, estando de mi parte muy pronto a contribuir también en que la saca de carbón sea abundante con economía y buen orden, procurando que su traslación a Chala sea en el menor tiempo posible".

El Ministro, entonces, reiterando lo importantísimo que era la provisión de carbón para la Escuadra, pedía la designación de un ingeniero para que visitara las minas citadas y sugiriera la forma más conveniente de explotarlas[526]. Hasta donde se sepa, esta explotación y abastecimiento no se concretó.

A los pocos días de iniciada la guerra, quedaba en evidencia la necesidad de aumentar pronto y en cantidad la existencia de carbón para la Escuadra y, en consecuencia, el Gobierno encargó al Ministerio de Hacienda, tanto por su relación con el comercio cuanto para realizar el pago puntual de las compras, que adquiriese todo aquel que llegara al litoral peruano. En efecto, así fue, y el 19 de junio el Ministro de Hacienda estaba en condiciones de informar al de Guerra y Marina que teniendo en esa fecha "una fuerte existencia de este artículo", habían cambiado las circunstancias y era por tanto necesario que ese ministerio reasumiera las funciones de compra, quedando el de Hacienda pronto a cumplir con el pago del que se comprara en lo sucesivo.

Manifestaba también el Ministro de Hacienda, que para cumplir con el encargo del Gobierno, delegó en la Junta Central de Donativos que contratase y pagase todo el carbón que necesitaba la Escuadra, "comisión que desempeñó con celo y provecho para el Estado una Sección de la misma Junta presidida por el señor D. Federico Marriot". En la misma comunicación, se refería al acuerdo del Gobierno para que en todo ello se entendiera directamente con la Comandancia General de Marina, a quien estaba solicitando en la misma fecha un inventario general del carbón comprado desde el inicio de la guerra, del consumido y del existente en pontones. El inventario serviría para calcular con exactitud si convenía comprar más carbón y en qué cantidad.

Igualmente, el 20 de junio el Ministro de Hacienda transcribió al Presidente de la Junta Central Administradora de Donativos para la Guerra, el oficio cursado el 19 al de Guerra y Marina y del pedido hecho a la Comandancia General de Marina para que envíe el inventario correspondiente[527]. La Comandancia General de Marina, en efecto, remitió el inventario del carbón de piedra comprado por cuenta del

Gobierno, expresado en toneladas y libras, así como los buques de la Escuadra y dependencias a los que se le entregara, el cual permite apreciar que al 27 de junio, en los Pontones del Estado había en existencia 3,690 toneladas y 2,232 libras. Sin especificación del periodo, se habían consumido 3,458 toneladas y 383 libras, o sea que se adquirió 7,149 toneladas y 375 libras[528].

Esta estadística es independiente de los embarques de carbón que realizaron los buques en diversos puertos del litoral Sur durante la primera campaña, conforme se ha ido mencionando.

El 27 de junio, en carta a La Puerta, Prado le comentaba que suponía estuvieran por llegar al Callao los cargamentos de carbón, harina, trigo y cebada pedidos por conducto de Canevaro. Solicitaba que enviase a Arica uno o dos cargamentos de carbón a pesar de haber regular cantidad del que se comprara en Iquique, pero "es preciso tener aquí cuanto carbón sea posible, para que no falte ese indispensable artículo, del que frecuentemente en las rápidas excursiones que harán con el objeto de hostilizar al enemigo y embarazar sus movimientos"[529].

Poco después en otra carta del 4 de julio a La Puerta, le manifestaba que Macario Llaguno le había escrito avisándole la próxima llegada de dos cargamentos de carbón inglés, que ofrecía venderlos al Gobierno y aún ponerlos en Arica, con tal que se le pagara 5 chelines más por tonelada sobre el precio de venta. Creo, decía Prado, que debe aceptarse la propuesta pues la encuentro magnífica y además evita el riesgo en la venida de los buques[530].

El Secretario Mariano Álvarez, en carta del 10 de julio al Ministro de Guerra y Marina desde Arica, entre otras cosas le decía:

> "La defensa de este puerto y las evoluciones que tenemos que hacer con nuestras naves, requieren el acopio de un elemento indispensable, cual es el carbón, para el consumo de ellas. Es mucha la cantidad de ese combustible que se consume en las expediciones de nuestra escuadra, y nos encontramos tan escasos de él, que estamos expuestos a quedarnos aún sin medios de enviar un transporte al Callao. Muy poca cosa es, para lo que se necesita, el cargamento que acaba de hacer comprar S.E. y de cuya adquisición dará a US. cuenta oportunamente, y en previsión de los acontecimientos que puedan ocurrir, me encarga encarecer a US. la remisión de dos o tres más a la brevedad posible"[531].

En este tema del carbón se avanzará un poco más.

El 13 de julio el Ministro Mendiburu le manifestaba al de Hacienda el interés del Director Supremo de la Guerra, de que se estableciera en Pacocha un importante depósito de carbón, y que se remitan

dos o tres cargamentos por lo menos a Arica. Le solicitaba, en consecuencia, coordinar con la Central de Donativos las medidas necesarias a tal fin, agregando haber dispuesto que en todos los transportes de la Escuadra que salieran para Arica, llevaran todo el carbón que permitiera su capacidad, sin afectar su velocidad. En este sentido, el último envío de 300 toneladas lo había realizado el *Chalaco*, aparte del de su dotación[532].

El 16 de julio, Mendiburu volvió sobre el asunto del carbón, transcribiendo al de Hacienda un oficio que en esa misma fecha pasara a la Junta Central de Donativos, respecto al requerimiento del Director Supremo de la Guerra, es decir, que para que la Escuadra no careciera de carbón era de urgentísima necesidad tomar medidas rápidas y eficaces, y en este sentido le expresaba que acababa de fondear un buque norteamericano con 1,860 toneladas de carbón y según el Comandante General de Marina no sería difícil que, cerrado el contrato de compra, el mismo buque lo llevase a Arica, en donde sería desembarcado de inmediato.

Mendiburu pedía al de Hacienda su cooperación "pues nada encarga y recomienda más S.E. el Presidente Director de la Guerra, que el envío de carbón a Arica, porque de esto depende que la Escuadra realice sus operaciones y movimientos hostiles". En efecto, el 20 de julio se celebró un contrato entre Macario Llaguno, como vendedor y don Federico Marriot Presidente de la Junta Central de Donativos, como comprador de 1,865 toneladas de carbón de piedra (tipo Westoncuzler Brinho Steam Coal) en el *O'Brien*, al precio de 55 chelines por tonelada de 2,240 libras, corriendo todos los gastos de descarga en Arica por cuenta del comprador. El pago se haría al término de la descarga contra recibo de entrega en buenas letras sobre Londres a 90 días vista. La descarga sería a un ritmo no menor de 50 toneladas diarias, o en su defecto el buque pagaría las demoras consiguientes a razón de 15 libras esterlinas diarias[533].

El 12 de agosto, el Ministro de Hacienda se dirigió al Presidente de la Junta de Donativos para la Guerra, para que recomiende a la comisión encargada de las compras de carbón, que uno de sus miembros o por medio de personas de confianza, "reciba pesado el carbón que se compre, y que el lugar en que se deposite, sea en pontones o en tierra, debiendo hacer entrega del carbón previas órdenes que expida el Ministerio de Guerra y Marina por conducto de la Comandancia General de Marina, certificando el peso entregado"[534].

7. EL DIQUE FLOTANTE

Como se sabe, el dique flotante que prestaba servicio a los buques de guerra y mercantes, era de propiedad de la P.S.N.C. Después de la presencia de la Escuadra chilena en el Callao el 22 de mayo y de haberse considerado su situación en relación a un posible combate entre esa escuadra y las baterías de tierra, se llegó a la conclusión que era apropiado reubicarlo.

El 6 de junio, el Ministro de Guerra y Marina encomendó al Comandante General tomar las medidas apropiadas a ese fin. El 13, ante un telegrama del Director de Marina, el Comandante General se entrevistó en la tarde con el Superintendente del dique y el Presidente del Directorio, quienes le manifiestaron que no admitirían buque alguno de la Escuadra en tanto no se le cambiase de colocación, y que el 14 y 15 la Superintendencia efectuaría sondajes del lugar que mejor cobertura ofreciera a los fuegos del enemigo en caso de un inesperado ataque.

Apenas terminada la entrevista, el Comandante General informó al Director de Marina en respuesta a su telegrama y a lo prevenido en el oficio del 6 de junio citado, de su desarrollo y que los buques de la Armada Nacional podían ingresar al dique "luego de que se encuentre fondeado en el nuevo lugar que se elija, por exigirlo así los intereses de la Compañía y conveniencia del Estado"[535].

El 16, supuestamente después de los sondajes realizados el 14 y 15, el Comandante General informó al Ministro que el Superintendente del dique le había hecho saber de la decisión del Directorio sobre su nueva ubicación y del requerimiento de un transporte para remolcarlo al sitio señalado, lo cual demandaba una orden escrita, y que cumplida la reubicación, podía recibir buques a partir del 17. La decisión del Ministro fue que se contestara en los términos acordados que le llegaba a las 9 de la noche[536].

El 17 en la mañana, se presentaron a la Comandancia General, el Gerente del dique y el Secretario del Directorio de la empresa, quienes manifestaron estar a la espera de la orden para proceder a la reubicación con el auxilio de remolque de un buque de la Escuadra. El Secretario del Comandante General les expresó que en el plazo de una hora tendrían la orden por escrito, luego de lo cual se retiraron no sin antes indicar el lugar donde debía reubicársele. El Comandante General, en efecto, cursó al Gerente del dique una nota en ese mismo día, en la que después de reiterarle los conceptos por los cuales era necesario reubicar el dique en el lugar que la compañía escogiera, le

advertía que esperaría su respuesta hasta las 6 de la tarde, y concluía:

"Consultando pues, el supremo Gobierno aquellos intereses y como una medida de precaución razonable y prudente que todo lo concibe, me ha prevenido acuerde con US. la traslación del dique al lugar de la bahía que tenga a bien determinar, en donde pueda en lo sucesivo estar en completa seguridad y protegido por el cruzamiento de los fuertes de las baterías de esta plaza.

Si como espero mereciese esta medida su aprobación, puede US. proceder a impartir sus órdenes a fin de que ella se realice en el menor tiempo posible, contando con los auxilios que para este objeto pueda prestarle la Escuadra Nacional o dependencias del ramo; sirviéndose acusarme recibo de esta comunicación y comunicarme su opinión a este respecto. *ANTONIO DE LA HAZA*".

A esa hora, en cambio, se presentó el Secretario del Directorio portando un oficio de fecha 17 del Director de Administración del Ministerio de Hacienda, que decía:

"Señor Contralmirante, Comandante General de Marina.

En protección de los intereses del comercio, ha dispuesto el señor Ministro del ramo, que en el día ordene US. que se pase el dique al lugar que sea más conveniente según lo indicará US. proporcionando al efecto, los medios que sean necesarios. *JUAN DE D. RIVERA*".

El Secretario de la Empresa manifiestó que el Gerente recibió el oficio del Comandante General, pero decidió presentar una solicitud al Supremo Gobierno vía Ministerio de Hacienda, con el resultado que se acaba de señalar. Según el Secretario no se necesitaba un oficio, sino una orden. Así, pues, ante esta situación de interferencia, el Comandante General informó esa misma tarde al Ministro de Guerra y Marina y después de reseñar los detalles del incidente, solicitando una definición entre sus instrucciones del 16 para cambiar la ubicación del dique, sus arreglos con el gerente y la intervención del Ministro de Hacienda, expresando entre otras cosas:

"Si la empresa del Dique, fuera puramente compuesta de personas de otras nacionalidades, si ella se hubiera hecho conocer como tal, desde la iniciación; nada tendría de extraño, que deseando sostener su neutralidad, propusiese el agradecimiento que debe al Supremo Gobierno, por la decidida protección que le ha prestado desde su creación, a sus mal comprendidos intereses. Pero, teniendo entendido, que mucha parte de sus accionistas son peruanos, poseedores de ingentes fortunas, algunas de ellas adquiridas con negociaciones con el Estado, es difícil comprender cómo puede acallar ante el interés, el patriotismo.

En la dificil situación en que me hallo colocado, por consecuencia de la orden expedida por el señor Ministro de Hacienda, en que terminante-

mente me previene proceda de una manera contradictoria a las instrucciones que con tanto acierto ha dictado US., me veo en el imprescindible deber de pedirle determine la línea de conducta que debo observar para ponerme a salvo de la responsabilidad que más tarde pudiera pretenderse echar sobre mí, cualesquiera que sean los resultados que se ha propuesto obtener la Empresa con tan inusitada conducta, y cuya extensión debo confiar a la penetración del Supremo Gobierno.

Dígnese US. enterado de la presente comunicación, resolver lo que estime conveniente. *ANTONIO DE LA HAZA*"[537].

Sin embargo, el Comandante General no se quedó callado, y el 18 de junio remitió al Director de Administración del Ministerio de Hacienda un oficio adjuntando antecedentes, y haciéndole presente que a pesar del respeto que le merecía el señor Ministro, no había dado cumplimiento a sus órdenes por los motivos que exponía y concluía:

"Como US. sabe la Comandancia General de Marina depende directamente del Ministerio del Ramo y en asuntos en que están de por medio tan vitales intereses de la Nación, de él debe recibir directamente sus órdenes. Tanto más indispensables, desde que como no puede ignorar el señor Ministro de quien emanan las trasmitidas por US. hacen algunos días que vienen llamando seriamente la atención del Supremo Gobierno las pretensiones de los empresarios del dique, con grave perjuicio del Erario y comprometiendo tal vez el éxito de las importantes comisiones que deben desempeñar los buques de la Escuadra.

Ordenar la traslación del dique como tan terminantemente se me previene, sería echar sobre la nación la responsabilidad y consecuencias de todos los acontecimientos que puedan sobrevenir más adelante. Y si a esto se agrega, que el Gerente exige para esta operación que uno de los vapores de la Escuadra lo remolque hasta el sitio conveniente, fácil es, con alguna detención calcular hasta donde puede extenderse las consecuencias de tal procedimiento si se llegara a efectuar en los términos que se solicita.

Por tan poderosos motivos, el señor Gral. Ministro del ramo se ocupa actualmente de tan delicado asunto, y a él me dirijo con esta fecha pidiéndole determine la línea de conducta que debo observar a este respecto.

Espero que impuesto US. del contenido de este oficio, se sirva someterlo al conocimiento del señor Ministro a fin de que digne acordar lo que estime conveniente. *ANTONIO DE LA HAZA*".

Finalmente, según lo informase Grau al Supremo Director de la Guerra, el 21 de junio el dique fue remolcado por la *Pilcomayo* a su nueva ubicación al amparo de las baterías de tierra, ingresando el monitor el 25 del mismo mes, conforme se ha dado cuenta.

8. *LAS ADQUISICIONES EN EL EXTRANJERO Y SU TRANSPORTE*

Se ha visto hasta ahora, cómo es que el Gobierno enfrentó la adquisición de elementos bélicos en el extranjero, particularmente el naval. Ahí están los encargos al Vice Presidente Canevaro por torpedos y lancha torpedera; el encargo para la compra de proyectiles de acero Palliser a Alzamora; el encargo a Goyeneche para adquirir buques de guerra blindados; los encargos a la Casa Grace para compra de torpedos, lanchas torpederas, armamento menor y municiones etc; los encargos a diferentes personajes, como el coronel Lara para lanchas torpederas, y funcionarios diplomáticos en Estados Unidos, Panamá y Europa, incluso el Cónsul del Perú en Río de Janeiro, y cómo por parte de autoridades peruanas a veces se interferían entre sí; los encargos por créditos a Dreyfus y Comisionados Fiscales del Guano en Europa etc.; los encargos a la Junta de Donativos de Guerra y al Ministerio de Hacienda y Relaciones Exteriores. En resumen, todo un régimen confuso e inorgánico que si bien logró satisfacer parte de las necesidades, no lo fue con eficiencia y economía. A todo ello, debía agregarse que los pertrechos bélicos de todo tipo, para su conducción al Perú, tenían en el istmo de Panamá un cuello de botella, pues la vía del Estrecho le estaba vedada. Felizmente, las autoridades de Panamá y de Colombia no negaron a Perú el empleo de esta vía, como tampoco se la negaron a Chile, al que resultaba más simple y seguro la vía del estrecho para el transporte de los pertrechos bélicos que adquiría principalmente en Europa solo a través de su Legación en París y Londres.

Es conveniente recordar que el Ministro de Gran Bretaña en Lima comunicó el 1° de junio al Ministro de Relaciones Exteriores "que en la guerra actual, el Gobierno inglés opta por la libre exportación de algunos artículos de guerra", de lo cual Irigoyen informó al Ministro de Guerra y Marina el 11 del mismo mes[538].

Por otro lado, el Ministro del Perú en Italia, Luciano Benjamín Cisneros, calificando como extraña la doctrina de neutralidad de algunos países, escribió desde París el 16 de junio, al Ministro Irigoyen, que a estar por lo conversado entre el Ministro residente en Londres y el Vice-presidente Canevaro, tanto en Londres como en Bélgica "la neutralidad no la ejercían dichos países en el sentido de impedir a los beligerantes el envío de toda clase de elementos de guerra. Solo impiden a título de neutralidad, la organización de gente armada y la salida de buques"[539].

Ese régimen inorgánico que se ha señalado, en un momento produjo desavenencias en las relaciones entre los funcionarios peruanos al gestionar la adquisición de pertrechos bélicos. Esto se evidenció con la renuncia que, con fecha 21 de julio, presentaron los Comisionados Fiscales José Aranibar y Emilio Althaus, la misma que no fue aceptada como se evidencia por la carta que les dirigió el 1° de octubre el Ministro de Hacienda J.J. Pazos, con el texto siguiente:

"He dado cuenta a S.E. el Presidente Constitucional de la República en Consejo de Ministros, del respetable oficio de USS. de fecha 21 de julio último, que contiene la renuncia que hacen del grave y delicado encargo que desempeñan, exponiendo los motivos que les han inducido a adoptar tal resolución.

Del contenido de este oficio se desprende que la renuncia de USS. proviene de susceptibilidades personales que se fundan en equivocados conceptos; y por eso el Gobierno ha resuelto no aceptar como en efecto no acepta dichas renuncias.

No ha estado en el ánimo del Gobierno despojar a USS. de las facultades que les tiene conferidas; teniendo siempre la convicción de que ellas como cualesquiera otras que se encomienden al talento, honradez y patriotismo de USS. serán bien ejercidas.

Nuestra situación exasperante respecto de los acreedores extranjeros de la República y el peligro que amenaza la honra y deseo nacionales hicieron al Gobierno facultar a otros funcionarios respetables para que, si contaban con facilidades, que tenían según informes recibidos por el Gobierno, practicaran inmediatamente los actos conducentes a arreglar los asuntos de la Deuda externa y buscaran a la vez el medio de conseguir fondos para la adquisición de los elementos bélicos absolutamente indispensables al Perú, para castigar la ofensa de Chile.

El Gobierno creía cumplir con un sagrado deber dando facultades a un alto funcionario cuyos ofrecimientos patrióticos, hacían concebir lisonjeras esperanzas. Pero no es que se le concedió una autorización sin olvidar y haciéndole presente que debía recibir de USS. las luces y consejos que mejor que nadie podían proporcionarle en esa clase de operaciones. Siempre satisfecho el Gobierno de los inapreciables servicios de USS. jamás pasó por su mente corresponder con indebidos desaires.

Queda así constancia del sentir del Gobierno en relación a funcionarios públicos que en estas circunstancias, continuarán a no dudarlo, dando pruebas una vez más de su acendrado patriotismo"[540].

La crisis se agudizó con la renuncia del Ministro Plenipotenciario del Perú en París, don Juan M. Goyeneche, el 1° de agosto, la misma que fue aceptada por el Gobierno según carta del 1° de octubre que el Ministro de Hacienda J.J. Pazos le envió con el texto siguiente:

"S.E. el 1er. Vice Presidente de la República encargado del Poder Ejecutivo, a quien he dado cuenta del oficio de US. fecha 1° de agosto último signado con el N° 1, ha contraido su atención especial a los motivos que han influido en el ánimo de US. para renunciar la importante comisión para que estuvo plenamente autorizado por resolución del Gobierno de fin de junio último.

El Gobierno siente profundamente la dimisión de US. porque está persuadido del interés que lo anima en favor del buen éxito de la guerra, pero desgraciadamente US. funda su renuncia en un deber de conciencia, poderoso fundamento que no puede dejar de respetar.

En esta virtud y quedando en consecuencia subsistentes las amplias facultades que tienen los comisionados fiscales señores Araníbar y Althaus para conseguir los fondos que se necesitan para tan importante fin, y facultándose oficialmente al 2° Vice Presidente de la República D. José Francisco Canevaro para que proceda a la adquisición de los acorazados y cañoneras indispensables; el Gobierno espera y exige del patriotismo de US. que preste el poderoso concurso de su alta posición y sus relaciones en Europa, no obstante la aceptación que contiene este oficio, aceptación que es exclusivamente el resultado de las manifestaciones de US. en el oficio que tengo a honra dejar contestado. *J.J. PAZOS*"[541].

Como se recordará, el Consejo de Ministros en su sesión del 9 de junio, atendiendo precisamente a una nota de Goyeneche del 30 de abril, acerca de la posibilidad de comprar un blindado por 330,000£ lo autorizó a adquirirlo sin omitir esfuerzo, en coordinación con el Vice-presidente Canevaro quien, por otra parte también había sido autorizado en sesión del Consejo de Ministros del 28 de febrero, a comprar uno o dos blindados en coordinación con los Comisionados Fiscales Araníbar y Althaus.

Es probable que esas decisiones y otras más que no se han podido precisar, por no disponerse de la nota de Goyeneche del 1° de agosto, motivasen su renuncia. Es interesante señalar que tanto la renuncia como su aceptación no fueron tema en las sesiones de los Consejos de Ministros a partir de agosto. Por otra parte, también el 1° de octubre, el Ministro de Hacienda escribió al 2° Vice-presidente J.F. Canevaro, acusando recibo de su carta del 12 de agosto y enviándole copia de la carta que dirigiera al señor Goyeneche y al señor Cisneros, representante del Perú en Italia, documentos que ponían de relieve su empeño para conseguir uno o dos acorazados y adquirir así la superioridad naval sobre Chile, afán aún más laudable desde que no siendo el encargado oficial, desplegaba una intensa actividad e inteligencia de una manera particular, inspirada en el patriotismo. Concluía así el ministro J.J. Pazos:

"Satisfecho con la abnegada conducta que US., ha observado hasta hoy en este asunto y confiados en que los resultados serán prontos y útiles al país, si se inviste a US. con las facultades necesarias para que proceda a buscar los elementos que necesitamos con demasiada urgencia, han resuelto que US. sea el encargado oficial del Gobierno peruano para que obtenga dichas armas, es decir, uno o dos blindados de guerra y las cañoneras de que tiene US. conocimiento"[542].

Este encargo a Canevaro sí está registrado en el Acta del Consejo de Ministros del 18 de setiembre, como ya se ha visto.

La carta del Ministro de Hacienda aceptando la renuncia de Goyeneche tiene fecha 1° de octubre, y por eso llama la atención que en la sesión del Consejo de Ministros del 12 de octubre, el ministro Pazos informase "que convenía que el Gobierno determinase la persona o personas a quienes debería conferir plenos poderes a fin de dar cumplimiento a las últimas amplias autorizaciones concedidas por el Congreso sobre arreglos de los asuntos del guano y compra de buques y demás elementos bélicos navales". Los Ministros dejaron en libertad a Pazos para designar a esas personas, y éste expresó "que en su opinión podía nombrarse al señor J.M. Goyeneche, actual Ministro Plenipotenciario del Perú en París y al Dr. F. Rosas, Presidente del Senado, consiguiendo con este nombramiento que el crédito de que goza el señor Goyeneche unido con el del Dr. Rosas en el país y el conocimiento perfecto que éste tiene del espíritu que anima al Congreso y al Gobierno en asunto de tanta gravedad, les facilitaría el arreglo de las cuestiones pendientes en Europa con los tenedores de la deuda y casas consignatarias del guano, obteniendo un pronto y feliz resultado", nombramiento que fue aceptado por los Ministros[543].

Llama la atención, sin embargo, que habiendo escrito Pazos el 1° de octubre a Goyeneche aceptando su renuncia como Ministro Plenipotenciario, días después, el 4 de octubre dijera en el Consejo de Ministros que Goyeneche seguía como Ministro en París. En realidad, la designación era para que Goyeneche y Rosas trataran el problema de la deuda y no la compra de buques. En efecto, el mismo Consejo de Ministros en su sesión del 4 de octubre había recibido la información de La Puerta sobre una carta de Canevaro del 1° de setiembre, en la que participaba la compra por Chile de un buque veloz y que a su vez Canevaro había ubicado otro más veloz llamado *Malvina*, y que Canevaro "se había dirigido al Ministro de la República en Francia, señor Goyeneche, trasmitiéndole todos los datos para que él se encargara de la compra, conforme a las instrucciones y poderes que ha recibido del Gobierno"[544]. Hasta aquí era cierto, pues el 1° de setiembre

Canevaro probablemente no conocía de la renuncia de Goyeneche del 1° de agosto, ni de la aceptación de ella por el Gobierno el 1° de octubre. Por ello, bien explica Paz Soldán que "se nombró al doctor F. Rosas y a J.M. Goyeneche, de agentes financieros, con las facultades amplias concedidas por el Congreso, para verificar las negociaciones financieras que debían dar por resultado la adquisición de fondos bastantes para salvar el honor y los intereses del Perú"[545].

Basadre también indica que el 13 de octubre fueron nombrados F. Rosas, Presidente del Senado, y J.M. Goyeneche, Ministro del Perú en Francia, para "encontrar los medios de pagar a los acreedores extranjeros y hacer los arreglos necesarios con el fin de conseguir fondos destinados a adquirir buques"[546].

Como se aprecia, se repitió el error de consignar que todavía el 13 de octubre Goyeneche era el Ministro en Francia. Evidentemente, existía un problema de desinformación, pero lo que se ha tratado de demostrar, es la falta de organicidad que prevaleció en este asunto de la compra de buques para el Perú, que al final como se ha dicho, no se concretó a lo largo de 1879, excepto un terceto de lanchas torpederas.

A lo largo de lo hasta aquí escrito, se ha visto que el esfuerzo principal para el transporte de los pertrechos bélicos desde Panamá al Perú, corría a cargo de los transportes de la Armada; aunque hasta tanto no hubo guerra algo se transportó en vapores mercantes privados. Cabe mencionar, que el envío de los armamentos adquiridos eran conducidos por vapores desde Europa hasta Colón, antes y durante la guerra, sin problema alguno. A partir del 5 de abril, sin embargo, la P.S.N.C. y otras líneas de vapores que hacían tráfico en el Pacífico, en razón de su carácter neutral, se negaron a transportar pertrechos bélicos para los tres beligerantes. Chile, sin embargo, a pesar de contar con una flota a vapor como la C.S.A.V. prefirió fletar vapores y veleros para el transporte desde Europa, empleando a los de la C.S.A.V. en apoyo directo a su ejército de operaciones en el Norte y a sus fuerzas navales, poniendo en ejecución el contrato vigente con el Gobierno, más otras concesiones.

En el Tomo IX de la *Historia Marítima*, se ha explicado que la C.S.A.V. luego de formada, firmó un convenio con el Gobierno por una subvención de 100,000 pesos anuales a cambio de ciertas condiciones como itinerarios a servir, frecuencias, descuentos especiales a miembros del Gobierno, y la de aceptar la designación de jefes de la Armada en sus barcos, cuando el Gobierno lo considerase conveniente, y en casos de conflicto armado contra otro país, sus buques

pasarían a formar parte de la Armada, en cuyo caso se convendría un valor de ocupación de servicios.

Ante las preguntas planteadas el 30 de abril en la Cámara de Diputados al Ministro de Guerra y Marina sobre adquisición de buques y armamento por parte de Chile, el Ministro de Relaciones Exteriores informó el 9 de mayo a este último, que a estar por la correspondencia de los agentes diplomáticos y consulares del Perú en el extranjero, no aparecía que el Gobierno de Chile fuera a recibir tales artículos de contrabando de guerra, pero que extraoficialmente conocía que un oficial de la marina chilena había salido de Valparaíso hacia Europa para adquirir elementos de guerra y que con el mismo objeto habíanse enviado algunos agentes a Estados Unidos. Agregaba Irigoyen, que para conocimiento de los señores Secretarios de la Cámara de Diputados, y para evitar que Chile burle la neutralidad de los países de Europa y América, se habían impartido oportunamente instrucciones claras y terminantes a los representantes del Perú en el sentido de que observaran la más severa vigilancia y crucen los planes y tentativas de Chile[547].

Estas acciones de los diplomáticos peruanos fueron relativamente eficaces, como sucediera con el caso ya comentado sobre la lancha torpedera adquirida en Inglaterra, cuyo despacho a Bélgica fuera inicialmente bloqueado pero materializado después al anunciar Lord Salisbury su política de libre exportación al ministro Pividal, y que lo único que no permitían exportar eran naves de guerra, ni el enganche de gente de mar. Le Dantec también menciona que los Agentes peruanos impidieron el zarpe desde Hamburgo de un buque que se encontraba con todo su cargamento a bordo.

Según Le Dantec[548], el 30 de marzo, el Gobierno chileno procedió a arrendar el vapor *Copiapó* a partir del 1° de abril, y al examinar este documento apreció una serie de cláusulas onerosas para el Erario nacional, como por ejemplo: Pagar 90,000 pesos al mes por concepto de arriendo y 1 peso por cada pasajero transportado; proveer el carbón, y responder por el buque, en caso de daños, con fianza de 25,000 libras. A partir del 19 de abril dicho vapor fue designado como carbonero de la Escuadra, teniendo la facultad de aumentar el número de acuerdo a las necesidades.

Pero antes, a partir del 15 de abril, a fin de atender como se ha dicho, los requerimientos de sus fuerzas terrestres y navales, el Gobierno autorizó el alquiler de los buques siguientes: *Límari*, *Lamar*, *Paquete del Maule* y *Huanay*. Le Dantec describió las condiciones de su arrendamiento como sigue:

1. Se pagará 26,500 pesos mensuales por el *Límari*; 9,000 por el *Lamar*; 5,000 por el *Paquete del Maule* y 4,500 por el *Huanay*.
2. El Fisco pagará el carbón
3. La compañía pagará los sueldos y salarios
4. El Fisco pagará 1 peso por pasajero en cámara y 0.50 pesos por pasajero en cubierta.
5. El Gobierno responderá por la pérdida de los buques valorizándolos en: 20,000£ el *Límari;* 18,000£ el *Lamar*; 10,000£ el *Paquete del Maule* y 8,000£ el *Huanay*.

Además el 12 de mayo contrató al *Itata*, *Loa* y *Rímac*, según las condiciones siguientes:

- Arrendamiento por 6 meses o hasta que termine la guerra, lo que se entenderá ser "cuando pueda navegar libremente la bandera chilena por el litoral de las tres Repúblicas".
- El alquiler será de 18,000 pesos mensuales por cada buque
- Los gastos de sueldo y administración serán por cuenta de la Compañía y el carbón será proveído por el Gobierno.
- Condición muy especial era: "El mando de los buques en tiempo ordinario corresponde a los capitanes respectivos, pero en caso de un combate tomará el mando el oficial de la Nación que estuviere a bordo con ese objeto".
- El Gobierno pagará 1 peso por cada pasajero en cámara y 0.50 pesos por cada pasajero en cubierta.
- El Gobierno responderá por la pérdida de los buques por causa de guerra, avaluándolos en 57,000£.
- Las reparaciones serán de cargo del Gobierno
- En caso de pérdida, se pagará después de 30 días en letras a 90 días en Londres.

Además, el Gobierno chileno arrendó a la Compañía Explotadora de Lota y Coronel el *Matías Cousiño*, bajo las mismas condiciones anteriores, pagando 3,000 pesos mensuales por sus servicios.

Así, pues, Le Dantec calculaba que mensualmente el Gobierno pagaba 99,000 pesos mensuales a la C.S.A.V. por seis buques y 3,000 a la Cía. Lota, por un buque, o sea un total de 102,000 pesos mensuales. Menciona que eran condiciones onerosas para el Erario nacional a pesar de la crisis económica, y añade una nota interesante:

"Considerando que el costo por la adquisición del *Lamar* significó a la C.S.A.V. 127,449.34 pesos (valor del año 1872), y tomando en cuenta también la subvención de 100,000 pesos trimestrales, de acuerdo al Convenio de 1874, se evidencia que la Compañía en casi un mes recibía el valor de un buque. De ello se desprende que el arriendo de los buques significó un enorme desembolso para el Estado y un gran negocio para

la C.S.A.V., por lo que el almirante Uribe aseveró: "Felizmente para la C.S.A.V., estalló la Guerra del Pacífico", aseveración que demuestra con los balances de la compañía", que manifiestan que en los periodos diciembre 1876-junio 1879 la compañía experimentó pérdidas, y que en el periodo junio 1879-junio 1880 obtuvo utilidad del orden de 756,973.64 pesos".

La condición de tener un buque dos Comandos, uno regular y el otro para enfrentar al enemigo, la califica Le Dantec de error gravísimo y comenta:

"La gravedad de esta cláusula es más notoria si recordamos que los capitanes mercantes de los buques arrendados, en muchas ocasiones, no cooperaban al esfuerzo de la guerra o al cumplimiento de las operaciones navales por no sentirse, en muchos casos, participantes del conflicto dada su calidad de extranjeros. En lo convenido, lo peor era el hecho de que al Oficial de la Armada embarcado solo se le entregaba el mando a la vista del enemigo, cuando ya no tenía ninguna oportunidad para resolver la situación".

Sea como fuere, el hecho es que la existencia de la C.S.A.V. le resolvió al Gobierno de Chile un problema logístico de vital importancia: apoyar al ejército del Norte y a las fuerzas navales, y que si bien inicialmente se aceptó lo oneroso de esos arrendamientos, al final los recuperaría con la indemnización que pagó el Perú.

Nada se comenta, sin embargo, de las simulaciones de venta de los vapores de la compañía en el periodo a ciudadanos norteamericanos primero, y a ingleses después, para usar la bandera de esas naciones, con los resultados comentados. Vapores, además, que a esta altura del texto ya se han hecho familiares por su participación. Pero lo interesante es señalar la importancia de que un país marítimo cuente con una marina mercante nacional, cuya magnitud no es el momento de discutir.

G. PREVISIONES NAVALES Y CONTRAINTELIGENCIA

Hasta acá se han visto las medidas y acciones que, en gran parte, se refieren al alistamiento de personal y material, así como a las actividades de los transportes y operaciones navales contra buques y costas de la ocupada Bolivia.

Pero en el orden marítimo se adoptaron otras medidas[549]. Así, en vista del decreto supremo que declarase en pie de guerra al Ejército y Armada, el Comandante General de Marina ordenó el 7 de abril al capitán de puerto del Callao, capitán de navío Gaspar Selaya, disponer lo siguiente:

- Desde la puesta del Sol, cese todo tráfico en la bahía, ni entren buques al puerto;
- Los vapores que a esa hora no hubieran salido a la mar, permanezcan en el puerto, a no ser que medie una autorización especial del Gobierno;
- Se advierta a las compañías de navegación sobre el exacto cumplimiento de las disposiciones mencionadas;
- Las fuerzas navales velarán por la efectividad de la orden y, por último,
- El capitán de puerto dicte las disposiciones complementarias.

Al día siguiente, al dar cuenta el Comandante General de Marina al Director de Marina sobre las disposiciones dictadas, informaba que la P.S.N.C. en efecto, ya había publicado los avisos respectivos, de los que adjuntaba un ejemplar, y concluía pidiendo autorización para dictar las órdenes conducentes a un mejor despacho de la correspondencia oficial.

En cuanto al tráfico de las embarcaciones menores de la P.S.N.C. por entre la línea de buques de guerra fondeados, informaba el capitán de puerto, no poder impedirlo, por la ubicación relativa de sus instalaciones en Chucuito y el fondeadero de los vapores. En el caso del tráfico de las embarcaciones del Dársena, resultaba obligado entre el muelle y la isla de San Lorenzo, de donde traían materiales indispensables para su servicio. Sugería que los botes de ronda de la 3ra. División Naval capturasen a los botes de pescadores y buques mercantes que traficaren después de las 6h p.m. imponiéndoles el castigo correspondiente por su desobediencia. Selaya agregaba que seguiría exigiendo el cumplimiento de las disposiciones hasta donde le fuera posible, de manera que las actividades en el puerto se realizasen convenientemente, dadas las circunstancias del momento.

Como el servicio de lanchas a vapor para los buques de la escuadra y de vigilancia en el puerto del Callao no fuera del todo satisfactorio el Ministro de Hacienda en el mes de marzo, a pedido del de Marina, puso a disposición de la Comandancia General de Marina la lancha que pertenecía al Resguardo[550].

Por otro lado, el 23 de abril Selaya manifestó al Comandante General que siendo chilenos la mayoría de los tripulantes, contadores y sobrecargos de los vapores de la P.S.N.C. y C.S.A.V. existía una situación favorable al enemigo y que para conjurar tan grave mal, solicitaba órdenes. Como se sabe, la C.S.A.V. era una compañía privada chilena con subsidio estatal, que para aminorar los efectos de la guerra, simuló una venta *non sancta* a súbditos británicos y usar la bandera inglesa. Así, transcurridos 18 días del inicio de la guerra, los buques

de esa compañía traficaban libremente por la costa y puertos peruanos, pues venían consignados a la P.S.N.C. Tenía pues, Selaya, toda la razón para solicitar una medida del Gobierno.

El 28 de mayo, Selaya reiteró al Agente de la P.S.N.C. respecto al cese del tráfico en la bahía después del ocaso, advirtiéndole que los vapores que ingresasen durante el día no debían dirigirse a su fondeadero hasta tanto no estuviera a bordo el empleado de la capitanía que debía hacer la visita, para que le indique el lugar por donde se debe efectuar la entrada, "pues si sobreviene algún siniestro a los vapores que no cumplan estrictamente esta indicación, será de la única responsabilidad de sus capitanes". En la misma fecha, en la pizarra de la capitanía se colocó aviso similar, advirtiendo que "cualquier siniestro que sufran las embarcaciones que imprudentemente pasen al frente de las baterías en el trayecto de la costa y paralelo a la isla de San Lorenzo, será de su exclusiva responsabilidad". La P.S.N.C. fijó las 4 de la tarde como tope para despachar boletos de pasaje.

Otra noticia indicaba que al cruzarse los botes de la escuadra con los de los vapores ingleses tripulados por chilenos, éstos solían provocar de distintas maneras a los tripulantes peruanos. "Bueno, sería, saber hasta qué punto favorece a nuestros enemigos la bandera neutral", decía el diario[551].

El informe de Selaya sobre la salida de los vapores de la P.S.N.C. después del ocaso, se vio avalado el 29 de mayo, por una comunicación del Superintendente de aquella acerca de la salida, pues el correo entregaba la correspondencia a las 6h 30m p.m. y a veces se retrasaba hasta las 8 ó 9 de la noche. Pedía, pues, Selaya, que la Comandancia General gestionase ante la Dirección de Marina, se dictasen las medidas del caso[552].

Como medidas complementarias al decreto de expulsión de chilenos, se dieron otras que tenían que ver con aquellos que conformaban las tripulaciones de los vapores de la P.S.N.C.[553]

Respecto a lo primero, el capitán de puerto Selaya dispuso el 5 de abril que el Gerente del Dársena ordenase la permanencia en el muelle de todos sus guardias para así cuidar el orden e impedir cualquier disgusto que pudiera sobrevenir durante todo el tiempo que tomase en este día el embarque de un crecido número de chilenos en el vapor por zarpar con destino al sur. Respecto a lo segundo, Selaya solicitó al Agente General de la P.S.N.C. que para evitar cualquier desorden que pudiera darse por las circunstancias del momento, dictase las órdenes del caso para que los tripulantes chilenos de sus vapores no bajasen a tierra durante la estadía en el Callao. Todo indica, sin embargo,

que se suscitaron algunos escándalos por parte de tripulantes chilenos que servían en vapores de la P.S.N.C., dando pie para que el Ministro de Guerra y Marina solicitase al de Relaciones Exteriores hiciese las gestiones diplomáticas del caso para que no se volvieran a repetir, quien manifestó haría el trámite respectivo[554]. Todo indica, sin embargo, que no tomó acción alguna, pues los vapores de dicha compañía mantuvieron a los tripulantes chilenos y recién cinco meses después, el 31 de octubre, el Ministro Irigoyen acusaba recibo del oficio sobre el problema en cuestión, en los términos que siguen:

"La Cía. de vapores, como cualquiera otra está sujeta a las leyes de la República y a las autoridades marítimas establecidas precisamente para vigilar su cumplimiento y cuidar en el presente caso de que se observe la más completa neutralidad.

Toca, por consiguiente, a la Comandancia General de Marina notificar a la P.S.N.C. para que despida los tripulantes chilenos que están a su servicio, previniéndole que ningún vapor que salga del Callao será recibido a su regreso en ningún puerto peruano, si tuviese a su bordo un solo ciudadano chileno y que por nacionalidad, así como por contacto frecuente, en que están con nuestros puertos, pueden ejercer el carácter de espías y faltar a las reglas de neutralidad, que dicha Cía. está obligada a observar. Solamente en el caso de que la Legación Británica se dirigiese a este despacho reclamando la resolución anterior, que debe ser dictada en el día por las autoridades marítimas, lo que no espero absolutamente que se verifique, podría haber lugar a gestión diplomática".

Esta sugerencia se planteaba cinco meses después de solicitada, y en el ínterin los tripulantes chilenos continuaron, a no dudar su labor de espionaje. Así, pues, el 31 de octubre el nuevo Ministro de Guerra y Marina general La Cotera, transcribió al Comandante General de Marina la mencionada respuesta para la acción correspondiente.

En otro orden de ideas, el capitán de puerto de Huacho informaba el 10 de mayo sobre una garita de vigilancia con campana colocada en el puerto, que servía no solo para dar aviso sobre avistamiento de barcos, día y noche, sino también como señal fónica para los casos de niebla. La P.S.N.C. había suministrado la campana[555].

En el campo de la contrainteligencia hubo también cierta actividad para neutralizar el espionaje[556]. Así, luego de investigaciones realizadas en las primeras semanas de la guerra, la casa Grace Brothers y Cía. hubo de despedir a un empleado de confianza, chileno de apellido Whiting. En otra ocasión, a instancia del Comandante General se ejecutaron detenidas investigaciones para averiguar si en el dique flotante existían trabajadores chilenos. Si los hubo, ya estaban despedidos, decía, agregando que "si más adelante intentaron entrar a su servicio

algunos otros bajo diferentes disfraces o pretextos, puedo esperar que mediante las órdenes que se han dictado con tal intento no puedan realizar sus pretensiones". Además del Gerente del dique y el peruano Maestro Mayor de Calafates, todos los servidores eran de variadas nacionalidades. Según noticia de *El Comercio*, se suponía que en el dique hubo tres espías chilenos pero que se decía eran argentinos.

Ya el 25 de abril *El Comercio* había llamado la atención del Gobierno sobre el espionaje que descaradamente realizaban los tripulantes chilenos de los vapores de la P.S.N.C. y C.S.A.V. "No hay regla inglesa sobre la presencia de extranjeros en la tripulación, decía, pero en los vapores hay muchos contadores chilenos que es legítimo brinden ayuda a su patria. El Gobierno debe actuar para ver cómo se termina con ello". Así, el 6 de junio el ministro Mendiburu dirigió al Comandante General de Marina la comunicación siguiente:

> "La tripulación de los vapores que tienen bandera inglesa y hacen continuos viajes por la costa, se compone en gran parte de chilenos. Estos marineros y probablemente algunos oficiales de mar, desembarcan en todos nuestros puertos y se ocupan en tierra en todas las faenas consiguientes al servicio de dicha línea. Ha sucedido con frecuencia que estos individuos a la sombra de la bandera de aquellos buques provocan de palabra a la gente de trabajo del Callao y profieren insultos al Perú de la manera más desenvuelta dando lugar a lances que pueden ser muy desagradables. Desde que un individuo se contrata y pertenece a la dotación de un buque tiene que someterse a la disciplina de él y a los mandatos de sus capitanes que son responsables y mucho más en tiempo de guerra, de los avances de sus tripulantes.
>
> Sírvase US. tomar las providencias necesarias para que tengan entendido los capitanes de los vapores, que los marineros que vengan a tierra no deben ser chilenos y que por parte de ellos se vigile según los deberes de la neutralidad, para que no se repitan hechos perjudiciales y no se vea obligado el gobierno a tomar otras medidas que en justicia tiene derecho perfecto a adoptar, con unos hombres que no observan la conducta que corresponde a la marinería de una nación neutral y amiga.
>
> US. dará en el sentido indicado a los capitanes de puertos las instrucciones necesarias, dándome aviso de los nuevos desacatos que pudieran ocurrir a pesar de esta orden"[557].

El 17 de junio, personal de la corbeta *Unión* detuvo, bajo sospecha de espionaje a un individuo español, Pedro Camaño, mezclado con los operarios, quien no solo estuvo en la corbeta sino también en el *Huáscar* y el *Talismán*, sin objeto conocido y sin documentación en regla. La Comandancia General de Marina lo puso a disposición de la Prefectura para ser juzgado por un Consejo de Guerra, pero hasta

16 October 2004 6:

el 26 no se había nombrado juez fiscal. Otra noticia de Arica del 21 de junio, indicaba que en Tacna fue detenido otro espía chileno, casado con peruana, residente muchos años, regente de una escuela de primeras letras, de nombre Berríos. Se le detuvo en el momento de enviar una carta con datos sobre fuerzas peruanas, un croquis que señalaba el morro de Sama como el mejor lugar para desembarco.

Pero el caso más notorio en este trimestre fue la detención de dos diplomáticos chilenos: Domingo Godoy, Ministro en Colombia, Venezuela y Centro América, y su Secretario Belisario Vial, a bordo del vapor *Paita* de la P.S.N.C., en el Callao, procedente de Chile[558]. *El Peruano*, en su editorial del 1° de junio, comentaba sobre este tema. Ambos diplomáticos habían permanecido embarcados por ocho días en el Callao, pero entendiendo el capitán del *Paita* que en esa situación, los citados chilenos estaban obteniendo información valiosa sobre las defensas y obras del Callao, no puso objeción para su detención a bordo. El editorial hacía una serie de referencias a las penas en otros países. En otra edición, reproducía un artículo de *La Opinión Nacional*, que aludía a las Ordenanzas del Perú, art. 67, Tratado 8o. Orden del Ejército. El 2 de junio, el Sub-Prefecto del Callao con otros funcionarios se constituyeron a bordo del pontón *Tumbes*, donde estaban detenidos Godoy y Vial, y habiendo abierto en presencia de ellos los baúles de sus equipajes, tomaron inventario de su contenido. Se halló, entre otras cosas, lo que sigue:

- Un papel en inglés*
- Un plano del teatro de la guerra
- Un mapa de *El Mercurio* de Valparaíso
- El *Censo General del Perú de 1876* con dos cuadros
- Un cuaderno titulado *Noticias del Departamento de Tarapacá y sus recursos.*
- Un *Derrotero de la Costa del Perú*
- 13 cuadernos impresos referentes a Arica y Bolivia
- Una letra de 12 libras esterlinas*
- 3 croquis del combate de la *Unión* con la *Magallanes**
- 9 planos del teatro de la guerra y costa del Perú y Bolivia
- Varios ejemplares del *Boletín Oficial de Chile**
- Revólver y cápsulas*

Los detenidos se negaron a firmar el inventario, reteniendo las autoridades aquellos items marcados (*). Otra noticia periodística comentaba que, además de la lista anterior, se les encontró una detallada correspondencia sobre embarques en uno de los transportes. En ese mismo día, fueron desembarcados del *Tumbes* y enviados por tren a La Oroya, para ser confinados en Tarma, ciudad a la cual llegaron

el 6 de junio. No se sabía a ciencia cierta si quedarían allí o serían internados en Chanchamayo.

A fin de obtener información, el Comandante General envió el 20 de junio a los capitanes de puerto la circular reservada siguiente[559]:

"De orden suprema prevengo a US. practique el más escrupuloso examen en los papeles que deben presentar en esa oficina los capitanes de buques mercantes que con mercaderías o de tránsito toquen en ese puerto bajo el pabellón de Nicaragua, y muy particularmente de su tripulación de capitán a paje, pues el Supremo Gobierno tiene conocimiento que al declararse la guerra con Chile, los buques mercantes que pertenecen a esa nación han tomado sin los requisitos necesarios ese pabellón.

Si por consecuencia de sus investigaciones resultara que esos buques tienen súbditos chilenos a su bordo o que la patente no tenga los requisitos que se requieren para comprobar su legalización o que navegan con simples pasavantes expedidos por cónsules, impedirá su salida desde ese puerto dando cuenta inmediatamente a esta Comandancia General".

El 16 de abril el Comandante General de Marina oficiaba a los capitanes de puerto de Ilo, Arica, Pisagua y Mollendo, para manifestarles que desde el inicio de la guerra, había esperado la llegada de cada vapor por si los capitanes de puerto informaban de los acontecimientos. Sin embargo, no era así. Recomendaba que en lo sucesivo, mientras durase la guerra, cumplieran con hacerlo como buenos servidores de la Armada[560].

Era una medida para obtener información de la más alta calidad. Pero por qué esperar el vapor y no enviarla por telégrafo. Era costoso y las capitanías no tenían presupuesto para ello, aparte de que no siempre era posible, como se aprecia por un informe del 15 de mayo del capitán de puerto de Ilo, Rómulo G. Tizón, comunicando que por la cortadura del cable por los chilenos, los telegramas del Gobierno solo llegaban hasta Mollendo. La correspondencia se llevaba de Mollendo a Tacna con postas lo mas rápido posible. Ilo estaba muy resguardado por una columna de gendarmes, que se aumentaron progresivamente hasta llegar a 100 hombres. El puerto se hallaba vigilado, y dos piquetes de caballería, uno al Norte y otro al Sur, reconocían la costa[561].

El 17 de junio el Comandante General de Marina ofició al Director de Marina:

"Consultando el mejor servicio en las actuales circunstancias y a fin de que pueda tenerse con anticipación en este puerto (Callao) aviso de los buques que a él se dirigen procedentes del Sur, o de cualquier otra nave enemiga, cree conveniente esta Comandancia General, se nombre un jefe de la Armada, que en el carácter de capitán del puerto, pueda atender

a esas necesidades y a la vez arreglar el cuerpo de matriculados".

Proponía al capitán de fragata Agustín Arriola, que sin perjuicio de su trabajo en la Junta de Ordenanzas Navales, podría actuar a satisfacción[562].

H. LAS ESCUELAS NAVAL Y PREPARATORIA

En el Capítulo anterior se ha visto que ante los rumores de supresión de la Escuela Naval, se hizo necesario publicar un aviso en el que se daba a conocer que la matrícula para ambas escuelas se abriría el 21 de marzo, y que el año escolar se iniciaría el 1° de abril. La guerra, por supuesto, tendría que afectar la marcha económica de las escuelas, pues los fondos presupuestales se requerían con mayor urgencia para fines de alistamiento total de la Armada declarada en campaña.

Su economía, además, había sido afectada por el desfalco de los contadores, de la Escuela Naval el Oficial 1° Rafael Larrañaga, y de la Escuela Preparatoria el Oficial 1° José Becerra ambos del Cuerpo Político, cuyos actos irregulares habían sido denunciados en la primera quincena de abril por el Director interino de las Escuelas, capitán de fragata J.M. Marquina. De inmediato, la contabilidad de ambas escuelas fue sometida a investigación por parte de Junta presidida por el capitán de navío Miguel Ríos, y reemplazado después por el de igual clase, Federico Alzamora, sumaria que se prolongaría hasta junio, tanto por razón de las circunstancias cuanto porque Larrañaga no era habido a pesar de las conminaciones que se le hicieran para presentarse a bordo; según Marquina debía ser relevado en el día "como lo exigen urgentemente la moralidad de la Escuela y la cautela con que deben manejarse sus fondos".

Finalmente, el Ministro de Guerra y Marina, en vista de los informes del Director de ambas Escuelas, capitán de navío Camilo N. Carrillo, del capitán de navío Federico Alzamora, que presidiera la comisión investigadora y del Comandante General de Marina, resolvió el 20 de junio abrir juicio ante el Juzgado del Crimen del Callao, a los contadores de las Escuelas Naval y Preparatoria, señores Larrañaga y Becerra, respectivamente, por desfalco de 28,851 soles, pidiendo que la Caja Fiscal obligue a los fiadores de los contadores, a depositar el valor de las fianzas.

Entretanto, Marquina había solicitado que en lugar de dos contadores, se designara uno solo para ambas escuelas, lo que el Ministro

aceptó pero sin llegar a un nombramiento específico. Marquina interpretó que tal designación debería recaer en el contador de la Escuela Preparatoria, pero como también estuviera bajo investigación, insistió en que fuera el Ministerio quien nombrase al contador, vista la proximidad de la revista de presencia de junio, y los graves intereses comprometidos, así fiscales como de los padres de familia[563].

Mas los rumores sobre la supresión de las Escuelas continuaron y en ese sentido, *El Nacional* del 16 de junio comentaba que sería "una odiosa injusticia el proyecto de clausurar las Escuelas Naval y Preparatoria", manifestando la alta conveniencia de que continúen funcionando esos establecimientos de instrucción. *El Peruano* expresaba que no deseaba entrar en discusión en tanto no se conociera la decisión ministerial, previos los informes solicitados al Director por el Ministro del Ramo, quien con toda seguridad estimaba la importancia y trascendencia de ambas escuelas. *El Comercio* también comentaba el tema y apreciaba que el Ministro de Guerra y Marina habría desistido de poner en práctica dicha idea, en razón de las indicaciones de la prensa y de un estudio más detenido que lo habría llevado a la necesidad de conservarlas, a pesar de la difícil situación ecónomica, y dice:

> "El señor Mendiburu que sabe todo lo que la ciencia vale, no ha podido jamás pensar seriamente, por hacer economías, en suprimir establecimientos que como los indicados, hoy están prestando grandes servicios al país, pues los alumnos salidos de su seno han llevado a nuestra escuadra un personal selecto y distinguido, no solo por su moralidad y saber, sino por las pruebas fehacientes que en las pocas ocasiones que se han presentado, han dado de valor y amor patrio. ¿Cuál por lo tanto sería en lo venidero la suerte de nuestra marina, si hoy se mataran las escuelas destinadas a la formación de su personal? Ella indudablemente desaparecería con las mismas escuelas.
>
> Manifestaba que las economías por su clausura serían tan insignificantes que no mejorarían la situación. Su presupuesto siempre fue reducido. Hoy se ha reducido más pues los alumnos de la Naval están embarcados y solo se hace gastos de conservación; en la Preparatoria solo se paga a los profesores de los cursos inferiores que aún funcionan. El costo de ellas al Estado es insignificante. Por otro lado, no se puede burlar las esperanzas del padre, que verían esfumarse el fruto de lo que llevan gastado con gran sacrificio. Todo ello, se supone, ha pesado para que Mendiburu no haya cerrado las escuelas"[564].

Probablemente, ante el revuelo periodístico, el 23 de junio, el Ministro de Guerra y Marina pidió al Director de ambas escuelas, información sobre el número de alumnos, planta militar y académica, emplea-

dos y todos los gastos que ocasionaba cada una de las Escuelas a su cargo. El 27 de junio, Marquina elevó sendas respuestas por cada una de las Escuelas, y respecto de la Escuela Naval manifiestaba:

"En cuanto a los alumnos, todos los que pertenecen a la Escuela Naval han sido embarcados por orden de ese Ministerio en los buques de la Escuadra, con motivo de las necesidades creadas por el estado actual de guerra. En consecuencia, no existe hoy un solo alumno que siga sus estudios en la Escuela Naval.

Como resultado de esta situación los gastos del buque han sido completamente reducidos; y para que US. pueda apreciarlo suficientemente, acompaño una relación de las personas que forman la dotación del *Marañón*, con el presupuesto de todos los gastos que ocasiona. Estos gastos apenas son los indispensables para la conservación y aseo del buque y valiosos intereses que se hallan en él, como son una numerosa y escogida biblioteca, un gabinete de física, un laboratorio químico, varios instrumentos de navegación, cronómetros y multitud de útiles pertenecientes a la Escuela que sufrirían notable deterioro, sin un cuidado perseverante. Por otra parte el arreglo de los cronómetros, la fijación de la hora meridiana media y el local para los exámenes de los capitanes y pilotos de buques mercantes, son otras tantas necesidades que satisface la Escuela Naval y que obligan a mantener siempre la dotación indispensable para la conservación del buque.

Con lo expuesto dejo cumplida la orden de US. refiriéndome para más pormenores al inventario de la Escuela Naval que acompañé a la última Memoria; y reservándome hacer personalmente todas las explicaciones verbales que US. juzgue necesarias"[565].

Como se puede apreciar y ratificando lo dicho en el Capítulo I, en la Escuela Naval no había alumnos. En el *ANEXO E* se reproduce el ajustamiento y la relación de los jefes, oficiales, empleados subalternos y dotación del pontón-escuela *Marañón*, al 24 de junio de 1879. Como se puede apreciar, el gasto mensual según presupuesto era del orden de 699 soles, que incluía sueldos, raciones, artículos navales y otros. Si de ese total se restaban 182.50 soles de los empleados que también trabajaban en la Escuela Preparatoria, quedaba un presupuesto liquido de 516.50 soles, haciéndose notar que del haber de los empleados debía rebajarse el 20% por contribución de guerra. También debe notarse, que el Director solo pasaba revista en el pontón-escuela *Meteoro*.

Respecto a la Escuela Preparatoria, Marquina manifestaba:

"En contestación me es grato remitir a US. la relación de los alumnos pertenecientes a la Escuela, conteniendo además de los datos que US. se ha dignado pedirme, algunos otros necesarios para formar una idea completa de este asunto. En la mencionada relación hallará US. una razón de

los alumnos que actualmente se hallan a bordo, de los enfermos con permiso del Supremo Gobierno o con aviso de sus padres, de los embarcados en la Escuadra y de los que no se han presentado en el buque hasta hoy, cuyo movimiento diario de alta y baja lo hallará US. en el parte que todos los días dirige esta dirección al Ministerio, dándole cuenta de las ocurrencias del buque.

Acompaño igualmente a US. la relación presupuestada de los Jefes, profesores y demás empleados que forman la dotación del buque, en que consta el total de los gastos que ocasiona al Supremo Gobierno el sostenimiento de esta Escuela.

Respecto de los demás gastos personales de los alumnos que son cubiertos con la pensión mensual que los padres abonan, no es posible designar a cuánto ascienden cada mes porque se hallan desigualmente repartidos en todo el año, siendo mayor en los meses en que deba darse a los alumnos, vestuario, calzado, libros y otros útiles de los que designa el Reglamento. Tanto para este punto como para otros muchos que pueden dar mayor luz a ese Ministerio me referiré a la última Memoria presentada por esta Dirección.

En sus anexos encontrará US. el gasto hecho en todo el año pasado, las cantidades que la Escuela percibió por pensiones, la suma que adeuda la Caja Fiscal, los reintegros que ésta ha percibido de los alumnos separados, y todos los demás datos que bastan para formar una idea exacta de su organización económica.

Esta Dirección ejercita actualmente toda su actividad a fin de compeler a los padres de familia al pago de sus pensiones; y es de esperarse que por esta medida se obtenga: o el ingreso de estos alumnos, a la Escuela, o el reintegro en caso de separación; ambos extremos ventajosos para el Establecimiento. Igualmente es de esperarse que cuando concluyan los alumnos que pagan 20 ó 30 soles de pensión y se nivelen todos en el tipo común de 40 soles la situación de la Escuela sería más holgada, librando al Estado paulatinamente del gravamen que hoy le impone.

Con lo anterior creo dejar cumplida satisfactoriamente la orden de US. sin perjuicio de dar personalmente las explicaciones verbales que US. estime necesarias en el momento que se digne ordenarlas"[566].

En el *ANEXO F* se reproduce la relación nominal de los alumnos, los ajustamientos, la relación de los cursos que lleva cada alumno y los ajustamientos de todos los puestos a bordo del pontón-escuela *Meteoro* al 24 de junio de 1879.

Se puede apreciar que los alumnos eran 138 distribuidos como sigue:

Alumnos embarcados a bordo del *Meteoro*	48
Alumnos embarcados en la Armada	36
Alumnos con licencia del Supremo Gobierno	5
Alumnos enfermos en sus casas	12
Alumnos ausentes sin permiso	37
Total	138

También que el gasto mensual presupuestado era del orden de 4,546.15 soles, que incluía:

Profesores	13
Inspectores	4
Empleados	13
Dotación del *Meteoro*	16
Total	46

El total mencionado incluía sueldos, raciones, artículos navales, haciéndose notar que del haber de los jefes, profesores e inspectores, debía rebajarse el 20% por contribución de guerra. Cabe anotar que el Director Marquina solo revistaba en el *Meteoro*. Finalmente, en ambos oficios, Marquina expresaba al Ministro que en el momento que tuviese a bien, él daría personalmente las explicaciones que juzgase necesarias.

Una semana después, el 1° de julio, el Comisario M. Alfaro escribió una nota particular al Director de la Escuela J.M. Marquina, haciéndole ver que de los 6,000 soles que la aduana entregaba para los buques, 4,000 se dieron al Comisario de la Escuadra, y los otros 2,000 a la Maestranza para pagar haberes de gente que trabajaba a bordo. Que el 30 de mayo se había entrevistado con el Ministro haciéndole ver la situación de las escuelas por falta de dinero, quien le ofreció recursos para el 2 de julio. En el futuro, como tenía que entregar al Comisario 4,000 soles semanales, de los 2,000 que quedasen, mil serían para el Arsenal y los otros mil los repartiría entre la Escuelas Naval, Preparatoria y Grumetes[567]. La entrega de esa cantidad semanal a la Caja Fiscal para atender necesidades de la Escuadra, ya fue destacada en el párrafo de aspectos logísticos.

En su *Memoria* del 22 de enero de 1879, ya Marquina había prevenido al Ministerio de Guerra y Marina que si no se mejoraba el estado económico de las Escuelas, difícil sería conjurar el inminente peligro que amenazaba su existencia. Pues bien, seis meses después, el 7 de julio tenía que exponer la gravedad de la situación como sigue:

> "En cumplimiento del deber que me impone el puesto que desempeño, tengo el honor de poner en conocimiento de US. el estado económico de las Escuelas que están bajo mi dirección, a fin de que US. dicte las medidas que a su juicio puedan remediar la situación.
>
> Con motivo de la dificultad que se presentaba para que la Caja Fiscal cubriese los presupuestos mensuales de las Escuelas, el Supremo Gobierno ordenó que se las acudiese, así como a los demás buques de la Armada, con un auxilio semanal, destinado a los gastos de alimentación y conservación y a dar buenas cuentas a los empleados. Este auxilio ha ido

disminuyendo progresivamente, siendo cada día más ineficaz para atender a las importantes necesidades que debía satisfacer.

Desde hace dos semanas la Caja Fiscal ha reducido dicho auxilio semanal, a una suma tan pequeña que no alcanza ni aún para la alimentación diaria, pues las Escuelas no reciben como los demás buques, la ración de Armada de la casa proveedora, sino que en su presupuesto se incluye el valor de esas raciones. Esta desigualdad es tanto más notable cuanto que las Escuelas no dejan de dar todos los meses a la Caja algunas cantidades por reintegros o depósitos, lo que la hace acreedora a ser mejor atendida.

La falta del auxilio semanal suficiente, tiene lugar precisamente en el momento en que la Caja les adeuda mayor número de presupuestos que a los demás buques y dependencias de marina; en que los empleados, marineros y servidumbres están insolutos de sus haberes durante 6 meses; y en que no es posible por consiguiente atender un día más al servicio de las más urgentes necesidades, si no se restablece la antigua asignación semanal que permite atender siquiera a los gastos urgentes.

Los recursos que proporcionaban las pensiones de los alumnos, son hoy difíciles de recaudar porque los rumores que han circulado acerca de la clausura de las Escuelas han introducido el temor y la desconfianza en los padres. El crédito está también agotado y perdido porque la falta de pagos y el desfalco de los Contadores ha hecho imposible cubrir los compromisos contraidos.

El resultado inmediato de estas causas combinadas no puede ser más desastroso. Solo con grandes sacrificios ha sido posible hasta hoy, y no lo será en lo sucesivo enviar a comprar diariamente los víveres; los sirvientes y marineros abandonan el buque por falta de pagos, sin que sea posible reemplazarlos; de los 4 inspectores que debe tener la Escuela hoy solo queda uno porque los otros han pedido su separación, y los profesores no solo se hallan insolutos de sus haberes, sino que tienen que pagar su pasaje diario de Lima además del descuento del 20% con sacrificios que no pueden sostenerse ya en lo sucesivo. A estos males deben agregarse las diarias y premiosas exigencias de los acreedores cansados ya de esperar inútilmente y a los cuales no es posible burlar por más tiempo.

Tan grave situación hace materialmente imposible la subsistencia de esta Escuela que pudiera gozar de un desahogo y holgura si se le pagara todo lo que por la Caja Fiscal y los alumnos se le adeuda lo cual le da un capital nominal de 172,882.94 soles.

En vista de estos inconvenientes, esta Dirección tiene el sentimiento de decir a US. que si las Escuelas no reciben el auxilio continuo que necesitan para alimentación y buenas cuentas cuando menos, no podrán subsistir muchos días, siendo quizá necesario suspender sus labores en la próxima semana por imposibilidad material de continuarlas; a no ser que US. entre otras medidas, ordenase que los depósitos que los fiadores

deben hacer para reparar en parte la responsabilidad de los contadores se entregase a la Caja de esta Escuela a la que pertenecen, para poder con ellos atender a las más premiosas necesidades del Establecimiento durante el semestre que, con los exámenes que se están preparando, debe terminar dentro de un mes"[568].

El resumen de los deudores a la Escuela Naval y Preparatoria al 30 de junio, era como sigue:

ESCUELA NAVAL		
La Caja Fiscal por Ajustamientos hasta el 30 de junio 1879	30,957.66	
Por alumnos según cuentas pasadas a la misma Caja	1,530.11	
El Contador R. Larrañaga por déficit	6,357.66	38,845.43
ESCUELA PREPARATORIA		
La Caja Fiscal por Ajustamientos hasta el 30 de junio 1879	61,528.90	
La misma por reintegro de alumnos	32,678.28	
Alumnos por pensiones (más o menos)	13,000.00	
Escuela Naval	4,335.66	
El Contador Becerra por déficit	22,494.67	134,037.51
Total soles		172,882.94

En capítulos siguientes, se verá cual fue la decisión final.

I. LA COLUMNA CONSTITUCIÓN

Al reorganizarse la Guardia Nacional en noviembre de 1872, se contempló para el Callao cuatro batallones y dos columnas ligeras, cada una de las cuales estaría compuesta de dos compañías. Una de esas columnas fue denominada "Constitución", cuyo primer jefe fue el capitán de fragata José Sánchez Lagomarsino. Fue movilizada por primera vez con motivo de la revolución de Piérola en 1874. Sánchez Lagomarsino, como se recordará también, durante la revolución de los Gutiérrez en julio de 1872, capturó en el Callao al vapor *Sofía*, para apoyar a la Escuadra en su actuación contrarrevolucionaria[569].

Ahora en la guerra de 1879, fue nuevamente activada con el mismo jefe y se la embarcó en número de 34 a cargo del teniente de la Guardia Nacional Manuel Pejovez, en la corbeta *Unión*. Zarpó el 7 de abril junto con la *Pilcomayo*, conformando la división de operaciones al mando del capitán de navío Aurelio García y García, que intervino en el combate de Chipana el 12 de abril. Así, pues, la Columna Constitución de la Guardia Nacional tuvo su bautismo de guerra internacional en el citado combate naval, de todo lo cual se ha dado cuenta en la parte respectiva. Para esa época, ya la Columna tenía 200 voluntarios.

El sábado 12 de abril se dio de alta a bordo del *Huáscar*, en la clase de marineros, a 25 miembros de la Columna Constitución, así como a su capitán, el señor Manuel Arellano y Condell, según asiento en el *Diario de Bitácora* del monitor correspondiente a ese día.

Un mes después, otro contingente de la Columna Constitución, embarcó con su jefe Sánchez Lagomarsino en la fragata *Independencia* y participó en el combate del 21 de mayo, de triste recordación por la pérdida de la fragata. En esta acción, Sánchez Lagomarsino reemplazó al herido comandante Darío Gutiérrez, en el mando de la batería. A consecuencia del combate la Columna tuvo un muerto y siete heridos. Estos, más Sánchez y dos oficiales y 60 individuos que viajaron en el *Chalaco* a Arica, como se ha reseñado en su oportunidad, significa que el 17 de mayo salieron en la fragata un total de 70 miembros de la Columna. Esta tuvo, pues, su primer héroe en el sargento 1° brigada 2° cabo de cañón, M. Carrillo.

El 7 de mayo, Sánchez Lagomarsino manifestó al Mayor de Órdenes del Departamento, que la Columna estaba impaga por el mes de abril a pesar de la orden existente para la Caja Fiscal, y concluyó:

> "Los soldados que están embarcados, carecen de ese ajustamiento para atender a sus familiares y a sus necesidades más apremiantes, antes de salir a campaña. Conviene pues, señor, seguir alentando a estos voluntarios, cuyas circunstancias excepcionales los colocan en distintas situaciones a los demás marineros de los buques, pues US. no ignora que muchos de ellos han dejado abandonados fuertes salarios y algunas propiedades"[570].

Pedía, finalmente, se dieran los pasos necesarios para que la Caja Fiscal abonase el ajustamiento de abril.

El 13 de mayo, antes del zarpe de la Escuadra al Sur, el Comandante General de Marina dio cuenta al Director de Marina haberse terminado el embarque de la Columna Constitución en los buques de la Escuadra, proponiendo que su 1er. jefe el capitán de fragata José Sánchez Lagomarsino embarcara en la 1ra. División Naval, lo cual se hizo efectivo en la fragata *Independencia*, y que el 2° jefe teniente coronel de Guardia Nacional J. Flores Guerra, lo fuese en la 2da. División Naval, petición que fue aprobada por el ministro del Solar[571].

Como se ha dicho, Sánchez Lagomarsino y los individuos de la Columna fueron desembarcados en Arica por el *Chalaco*. Estando en este puerto, el 31 de mayo informó al Comandante General de Marina, que con fecha 29 de mayo, el contralmirante Lizardo Montero, Comandante General de las Baterías de Arica, había dispuesto "utilizar

mis servicios y los de la fracción de la Columna a mi mando que montaba la blindada *Independencia*, encargándome de la guarnición de las baterías que están montando y considerando esta dotación como embarcada", haciendo notar que al estar la Columna a las órdenes inmediatas del Comandante General de Marina, "creía de su deber participarle la resolución antes referida" y quedaba a la espera de la decisión del Gobierno, adjuntando la relación de muertos y heridos el 21 de mayo, ya indicada[472].

El 5 de junio el Comandante General informó al Director de Marina del oficio de Sánchez para conocimiento junto con la relación de heridos y muertos, pero no sugirió acción alguna. Todo indica, sin embargo, que el Comandante General de Marina dirigió el 7 de junio un oficio al contralmirante Montero en Arica, quien con fecha 11 le contestó en los términos siguientes:

> "En contestación al estimable oficio de US. de fecha 7 del mes en curso, me es grato decirle que aun cuando ha sido desembarcada a órdenes de esta Comandancia General, la parte de la Columna Constitución que se hallaba a bordo de la blindada *Independencia*, no por esto ha variado su primitiva condición al salir del Callao, puesto que según acuerdo de S.E. el Supremo Director de la Guerra, dicha fuerza no solo presta en las baterías de esta plaza el mismo servicio que a bordo, sino que siempre está apta para volverse a embarcar si necesario es. En virtud pues de las razones que preceden, así como de la aflictiva situación económica que en esta Plaza atraviesan los abnegados defensores del honor nacional, considero no solo justo sino hasta de urgente necesidad, la continuación de los auxilios que se proporcionan a las familias de los voluntarios del Callao, bajo cuyo concepto diré de paso a US., me dirijo en esta misma fecha a la Junta Administradora de Donativos para la Guerra, a fin de que se haga también extensivos sus beneficios (...) desde su organización las baterías de Arica".

Esta respuesta fue tramitada el 18 por el Comandante General de Marina al Director de Marina, junto con su oficio del 7 a Montero, y una relación de los que fueron embarcados en la *Independencia* al salir del Callao el 16 de mayo, determinando las personas a quienes por orden suprema se abonaban hasta el día 60 centavos diarios durante su ausencia:

> "Antes de proceder, decía de la Haza, a tomar en resguardo de los intereses fiscales una medida que de hecho perjudica a las familias de individuos que llenos de abnegación y patriotismo se han presentado voluntarios al servicio, he creido conveniente dirigirme a US. a fin de que se sirva acordar la que debe adoptarse consultando los intereses de ellos, los de la familia y los del Erario Nacional".

El 30 de junio, el Director de Marina Elcorrobarrutia, contestó que nada se podía hacer, vista la decisión del Supremo Director de la Guerra, pues si la fragata no se hubiera perdido, seguirían sirviendo en ella y que no es menos útil el servicio que con más comodidad prestan en Arica, y que las asignaciones de las familias continuarían pagándose como hasta ese momento[573].

El 23 de junio, el Mayor de Órdenes daba cuenta al Comandante General de Marina de haber comunicado al comandante de la Columna Constitución la orden para aumentar en 50 plazas las que existen en el Arsenal, recibiendo por respuesta que:

> "A pesar de las diligencias desplegadas, los resultados han sido poco satisfactorios, pues se ha tocado con obstáculos insuperables y que solo podían desaparecer mediante una resolución suprema especial. Como es indispensable que haya gente con quien verificar los trabajos en este Arsenal y los que requieren el trasbordo del carbón, juzgo que sería conveniente pedir a las autoridades de policía que remitieran a todos los detenidos aptos para el trabajo, a los cuales como correctivo de las faltas que cometieran, podría dárseles de alta en la Columna, para que recibieran el prest respectivo, pudiendo relevárseles cuando se estime conveniente con otros de la misma condición, que asimismo podrían permanecer en el servicio durante un mes o por lo menos una semana"[574].

Una cosa resalta: que la crisis fiscal atentaba contra la voluntad de defender a la patria, pero que a pesar de ello ese amor no se rendía.

J. LOS ACONTECIMIENTOS Y LA INFLUENCIA SICOLÓGICA DE LA PRENSA

En el Capítulo anterior se ha visto el papel que jugó la prensa de los tres países hasta la declaratoria de guerra de Chile contra el Perú el 5 de abril, así como durante los primeros días de este mes, incluidas manifestaciones de la población. Al día siguiente de recibir Prado el telegrama de Lavalle anunciando que el Consejo de Estado autorizaba al Gobierno de Chile a declarar la guerra, y la inmediata respuesta dejando a su discreción el retiro de la legación y consulados, *El Peruano* en su editorial con el título "La Guerra" comenzaba diciendo: "Nació con el año corriente esta desgraciada cuestión chileno-boliviana; y si hemos de juzgar por las comunicaciones telegráficas de ayer ella promete durar algo más que los doce meses de 1879".

No se equivocó. Duró hasta 1883. Luego reseña la situación inicial, los buenos oficios y mediación del Perú, y las actitudes del Gobierno chileno, y sobre la prensa dice:

"Pero como el periodismo chileno tratase de empujar violentamente a su país hacia las costas peruanas; como aconsejase la guerra, o el sacrificio de los positivos y trascendentales intereses que tiene el Perú en el conflicto chileno-boliviano; como los discursos injuriosos, los artículos desenfrenados, los ataques a nuestros agentes, en presencia de las autoridades; como nuestro orden interior estuviera amenazado en Iquique por numerosos ciudadanos de los países contendientes; en tales circunstancias, el Perú fue tomando poco a poco sus precauciones, preparándose a resistir la tempestad, a medida que ésta avanzaba; y lo que el telégrafo acaba de comunicarnos, es la prueba más llena de elocuencia y más terminante de que el Gobierno y el pueblo obraban con cordura".

Continúa expresando que la guerra es inminente y ya toca a nuestras puertas.

"El Perú la aceptará orgulloso. En medio de la diversidad de sus partidos políticos, conserva en estos casos la más perfecta unión posible; en medio de su crisis económica y fiscal, tiene abundantes recursos para luchar sin tregua hasta alcanzar la victoria; en medio de su prudencia y de su amor no desmentido a la tranquilidad de América, posee la energía necesaria para sostener incólumes sus derechos y su dignidad. Al toque de alarma del Gobierno, se pondrá en pie la República entera para anonadar a sus provocadores. Al grito de ¡a las armas! el Perú se convertirá en un vasto campamento"[575].

En el primer trimestre de la guerra, la influencia se acentuó pero con otro carácter, pues los voceros oficiales dejaron la cautela y se unieron a los periódicos privados para reforzar la unidad nacional en apoyo de los gobiernos respectivos, aunque a veces se notaba en cada país críticas entre los periódicos mismos y al Gobierno. Entre las críticas al Gobierno está, por ejemplo, un artículo que transcribió *La Opinión Nacional* del periódico chileno *Las Novedades* que, en alusión a los sucesos de mayo comentaba "nuestra escuadra dirigida por los almirantes de frac y sombreros de pelo que están en Santiago o en el *Blanco* así lo han querido". Elogiaba a los chilenos que combatieron el 21 de mayo y aunque el *Huáscar* fuera hundido o capturado "nunca podremos aceptar que la quilla del monitor peruano haya roto bajo su bandera, las ondas donde residen la fuerza y el poder de Chile, y que las naves chilenas, entre tanto, navegando sin rumbo, o con rumbo sin gloria, no lo hubieran sujetado en la rada del Callao, o en los mares de Iquique"[476].

El Peruano, a su vez, se refirió a las críticas vertidas ante la falta de estudios y planos para el tendido de la línea telegráfica Ica/Mollendo. Reconocía la importancia de las comunicaciones telegráficas entre la Capital y el teatro de operaciones bélicas, pero explicaba que estaba

la cuestión de la factibilidad ¡Por fin la factibilidad! "El dinero disponible, decía, demanda su empleo en los gastos urgentes de las fuerzas militares. No hay recursos". Se requería de 400,000£ según estudio y presupuesto formado por el Ministerio de Gobierno. Si hay quien quiere ejecutar la obra, encontrará apoyo[577].

Otro caso de crítica lo ofrecía *El Comercio* respecto a un proyecto de ley del Ejecutivo presentado al Congreso, solicitando autorización para emitir 8'200,000 soles, calificado por el diario como "el primer contraste sufrido por el Perú en la guerra a que Chile lo ha provocado", y que había producido pánico en el comercio[578].

En otra oportunidad, *El Comercio* en una crónica del 10 de mayo sobre lo sucedido durante la incursión chilena a Pisagua los días 29 y 30 de abril, calificó de inexplicable no haberla rechazado, en contraste con lo que sucediera el 18. Después de un análisis de los partes oficiales concluye en que "no hay unidad de acción en nuestro ejército de operaciones".

Pero hubo otro caso de crítica, que sin trascender al público, se presentó en la sesión secreta del Congreso en la noche del 25 de abril, cuando el Ministro de Guerra y Marina, general Domingo del Solar, acudió para dar cuenta de las medidas adoptadas y contestar las preguntas que se le plantearan. No cabe duda que algunos legisladores dependientes de la información periodística desde la clausura en febrero de las sesiones ordinarias, querían y tenían el derecho de recibir información de primera mano. Todo indica, sin embargo, que algunas críticas se vertieron contra el Comandante General de Marina, contralmirante Antonio de la Haza, quien enterado de ellas en alguna forma, cursó el 26 una carta al Ministro. Decía así:

> "He sabido con sorpresa y sentimiento, que en la reunión secreta de ayer, se ha presentado al Congreso una moción para que se me destituya del puesto de Comandante General de Marina, suponiéndose que he faltado a mis deberes o cuando menos procedido sin cuidado y actividad en la remisión de artículos de guerra para las baterías de Arica.
>
> Sin comprender cuál es la causa de esta imputación tan desmedida de todo fundamento, me creo en el caso, en guarda de mi responsabilidad y de mi nombre, hacer patente que si ha habido trasgresión en mis procedimientos, ha sido precisamente en un sentido contrario a la negligencia. En ese Ministerio existen las pruebas de mis aciertos, allí están mis notas, en que constan todas las remisiones que se han hecho al Sur por conducto de la Comandancia General que desempeño; y apelo al testimonio de US. para probar que aún sin orden ninguna escrita del gobierno, he mandado algunos cajones a Arica para atender a la defensa de esa plaza fortificada. Si en el arreglo o acondicionamiento de los artículos se han

notado después algunas faltas, ellas no pueden imputarse al Comandante General, porque la dirección de ese arreglo estuvo a cargo del ingeniero mecánico del regimiento 2 de Mayo. Tampoco puede pesar sobre mí, las equivocaciones que se han sufrido dejando en unos lugares los elementos de guerra que estaban destinados a otros; si sobre alguien debe pesar será sobre los comandantes de los buques que los han conducido; pero no debe olvidarse que los desembarques se han hecho con la mayor precipitación y casi a la vista del enemigo, y que dada esta circunstancia, es disculpable cualquier cambio o alteración en la descarga. Adjunto remito a US. una nueva relación de artículos remitidos al puerto de Arica en el vapor *Talismán* y suplico a US. que mandando agregar a este documento los anteriores de que he hecho referencia, se sirva remitirlos todos a las Cámaras, en justificación de mi conducta, si así lo tiene por conveniente"[579].

Era una situación incómoda para de la Haza, que aparte de ello siguió gozando de la confianza del Gobierno hasta diciembre de 1879.

El 14 de abril, el Ministro Plenipotenciario de Bolivia, Zoilo Flores, agasajó a la prensa de Lima, como muestra de cordialidad y simpatía. Asistieron los editores y redactores de los diarios, así como diplomáticos de las repúblicas sudamericanas. Estuvieron presentes los presidentes y redactores siguientes: Eugenio Larrabure y Unanue por *El Peruano*; José Antonio Miró Quesada por *El Comercio*; Doctores Manuel María del Solar y Cesáreo Chacaltana, y Federico Pflucker por *El Nacional*; Monseñor Manuel Tovar por *La Sociedad*; Andrés Avelino Aramburú por *La Opinión Nacional*; doctor Pedro Alejandrino del Solar, y Julio J. Jaimes por *La Patria*. Llegado el momento, Flores brindó por el Gobierno del Perú, contestando el ministro Irigoyen. Brindó nuevamente Flores, pero esta vez por la prensa, que ayudase a la formación de una conciencia nacional en apoyo del Gobierno. En esta oportunidad contestó Larrabure como sigue:

"No existe acontecimiento importante en el que no ejerza la prensa periódica una influencia poderosa. Antes, los Gobiernos y los Parlamentos decidían, primero que los ejércitos, de la suerte de los pueblos; hoy tenemos otro poder, el periodismo, esto es, la gran palanca de la civilización moderna, que pone en íntimo contacto a gobernantes y gobernados; que discute, razona y aconseja, primero, y alienta después a los guerreros y les señala el camino de la gloria. Mas para cumplir su misión, la prensa solo debe defender el derecho y la justicia".

Por los editores de los diarios no oficiales, usó de la palabra el señor Miró Quesada, quien expresó:

"La prensa señores ha cumplido su deber y nada más. Por distintos caminos hemos marchado hacia el mismo fin los que en ella militamos.

Unos juzgaron necesaria la guerra desde el primer instante; otros abogaron por la paz mientras creyeron poder evitar con honra las calamidades de la guerra. Pero llegó un momento en que ya no fue posible dudar de que Chile estaba resuelto a arrebatar a Bolivia, con fútiles pretextos la más rica zona de su territorio, y desde ese momento hubo entre nosotros las más perfecta uniformidad de ideas".

También habló el director de *La Patria*, quien en uno de sus pasajes dijo:

"Necesitamos, pues, deponer nuestras rencillas domésticas, olvidar nuestros enconos y borrar nuestras miserias, para hacer posible los héroes. Esforcémonos pues, en estar unidos, para ser grandes".

El director de *El Nacional* expresó, entre otras cosas:

"Nosotros que como diaristas tenemos el deber de traducir un sentimiento (del pueblo), nos hemos colocado al interpretarlo, dentro de la uniformidad más completa. Un gran hombre de estado del Perú, don Manuel Pardo, dijo que tenía contra Chile absorbente y detentador dos grandes monitores: uno al Oriente y otro al Norte. Pues bien: el del Oriente (Argentina) lo ha humillado sin batirlo; el del Norte (Alianza) lo humillará batiéndolo, a la sombra de dos pabellones hermanos".

Monseñor Tovar por *La Sociedad*, expresó:

"Brindo, porque la paz se firme en Santiago a la sombra de los pabellones unidos del Perú y Bolivia y en presencia de sus ejércitos".

Finalmente, el redactor Jaimes de *La Patria*, reseñó los antecedentes históricos de ambas repúblicas hasta la declaratoria de guerra, y dijo: "Comienza, pues, la verdadera labor progresista de la prensa y esa es la segunda parte que nos toca desempeñar con inquebrantable fe y entusiasmo. Brindo por el triunfo de la causa que defendemos".

Hubo también otros brindis de los señores Naranjo de Venezuela, Riofrío de Ecuador, y Bravo de Uruguay[580].

En un país libre, los grandes medios de comunicación siguen descoordinados aún en guerra. Es cierto lo que propiciaban los discursos, pero la realidad fue que hubo momentos de falta de unidad, como se verá en su oportunidad.

Lo real es que cada vez que se lee un periódico, hay que considerarse blanco de una operación sicológica. En aquella época era solo la palabra escrita, ya en un periódico, o en un volante, o en persona durante un meeting. Hoy se suman la televisión, la radio, los eventos de grupo y lo más moderno: Internet.

Conviene meditar sobre lo expresado por Larrabure, en cuanto a que la prensa había progresado en el mundo como para ser considerada como un cuarto poder, pero independiente si es que va a ser de alguna utilidad para sí misma y al país, sin asociación o corporación

con los otros poderes del Estado, sus instituciones cualquiera que sean, y partidos políticos. Debe guardar su independencia con el máximo celo. No solo debe llamarse cuarto poder, sino actuar como un cuarto poder. Ello era el ideal en esa época, pero hoy las cosas han cambiado en alguna medida, que no es materia de este trabajo.

Por otro lado, todo indica que a principios de mayo y ante noticias que recibiera el Gobierno procedentes del Sur sobre un supuesto desembarco enemigo, se había guardado hermetismo por parte del Gobierno, así como en el diario oficial y diarios particulares. "Esto había generado, decía *El Comercio*, una serie de conjeturas y ansiedades que siempre son desfavorables para nuestras armas y además incentivan a que se dé cabida a noticias sin confirmar". Por eso, pedía que el diario oficial comunicara frecuentemente, todos los días si fuera posible, a todo el país, que la situación no había cambiado, que nada notable había ocurrido[581].

Inaugurado el Congreso Extraordinario el 24 de abril, leídos el Mensaje del Presidente y de los Ministros de Estado sobre la situación y las medidas adoptadas hasta ese momento para hacer frente a los diversos aspectos de la guerra, le tocaba ahora al Congreso: primero, dar fuerza legal a algunas de las medidas tomadas por el Ejecutivo que hubieran excedido sus atribuciones, y segundo, debatir los proyectos de ley del Ejecutivo y los propios que se generasen en el Congreso. Para todo esto, disponía de 30 días.

Una de las iniciativas generadas en el Congreso, fue la de investir al Ejecutivo de facultades especiales para llevar a buen término la guerra. La iniciativa tenía la simpatía de algunos diarios. No la tuvo de *El Comercio*, que la objetó en un enérgico y extenso editorial, pues consideraba que "no podía haber situación alguna en que debe ponerse un velo sobre la Constitución, dar carta de retiro a uno de los poderes del Estado y encomendar transitoriamente a otro el ejercicio de sus funciones". Era un editorial racional y hermoso. Racional porque defendía con lógica la delegación de facultades del pueblo a sus representantes elegidos, y hermoso por su defensa de la Constitución. El proyecto prácticamente delegaba la conducción del Estado a la discreción del Ejecutivo y eso, aunque otros diarios no lo expresaran así, era conducir a la dictadura. "El Ejecutivo, decía, está encargado del hecho material de la guerra, de las operaciones militares y demás administrativas; el Poder Legislativo de dictar las leyes y expedir las resoluciones precisas para atender las necesidades extraordinarias que surjan; y aún el Poder Judicial, en esa situación anómala contribuye a

la eficacia de las disposiciones del legislador, y hace expedita la acción gubernativa reprimiendo con actividad los crímenes cometidos con la infracción de aquellas y con actos que tienden a frustrar o enervar las disposiciones del Ejecutivo".

Por supuesto, no dejaba de reconocer que las Cámaras tenían que redoblar sus actividades para cumplir con su responsabilidad en el término fijado, pero "sin renunciar a la actividad recibida de la nación para transferirla a otro poder". Tampoco aceptaba que partiese del Legislativo la iniciativa de conceder facultades, sobre todo si no se las habían pedido. En otro pasaje decía, "que la gravedad de la situación lejos de ser una razón para suprimir uno de los poderes públicos, o alejarlo de las deliberaciones que deben proceder a la acción de la fuerza material; es por el contrario motivo poderoso para buscar el acierto en la discusión fuente de abundante luz; y que para allanar resistencias que puedan levantarse si se sigue la tortuosa senda de la inconstitucionalidad y que tienen que desaparecer si se marcha por el recto camino de la luz"[582].

Al final, la razón y el respeto a la Constitución se impusieron, pese al estado de guerra. El Congreso no otorgó facultades extraordinarias al Ejecutivo. Pero es un ejemplo de la influencia de la prensa, de su independencia de los Poderes e instituciones públicas y de discrepancia entre periódicos.

Surge, además, otro factor: aquel de la cautela en la difusión de la información sobre movimientos de las fuerzas, en particular de las navales y además, el afán de convertirse en una suerte de estratega y táctico militar. Sobre este tema, por ejemplo, está el editorial de *El Comercio* del 30 de abril, que comentaba sobre la tendencia existente de cada cual a confeccionar planes de operaciones bajo la creencia de su verdad absoluta. Si se quedasen en su intimidad o los conservaran en un círculo íntimo, no sería perjudicial. Pero son "harto peligrosos cuando se apoderan de la prensa y más aún si llegan a subir hasta las columnas editoriales de un periódico de circulación extensa y algún tanto acreditado", advirtiendo contra la difusión por ese motivo, de informaciones que podían ser perjudiciales a la conducción de la guerra, así como censuras a los responsables de ella. "El que tenga una buena idea, decía, llévela a los encargados de la defensa nacional"[583].

Para ese fin, probablemente, fue que el Ministerio de Guerra y Marina con fecha 19 de abril, promulgó el decreto siguiente:

> "Deseando el Gobierno aprovecharse de todas las indicaciones y proyectos aceptables que el mejor éxito de las operaciones de la campaña abierta contra Chile presenten los habitantes de la República, cualquiera

que sea su clase y condición social; y no pudiendo por sí mismo en virtud de sus múltiples atenciones, contraerse al estudio de todos los que puedan someterse a su conocimiento; créase una junta que se denominará " Junta de Informaciones", con el objeto de que instruyéndose de todos los memoriales, noticias verbales o proyectos detallados, ya sean anónimos, o firmados que pudiera recibir sobre las operaciones de la guerra, medios de hacerla eficaz o de anular los que emplee el enemigo, eleve al Gobierno los que a su juicio sean dignos de atención, acompañándolos del respectivo informe. Dicha comisión está compuesta del general don Manuel de Mendiburu, que la presidirá, del capitán de navío don Francisco Carrasco, del Presidente cesante del Tribunal Mayor de Cuentas don Manuel Angulo, del Dr. don Pedro Paz Soldán y Unanue y de don Gerardo Cabello que hará de secretario. *PRADO-SOLAR*"[584].

Todo lo que se sabe sobre este tema es que un antiguo ingeniero de la Armada José Segundo Heredia presentó un proyecto para mejorar las condiciones de los monitores *Atahualpa* y *Manco Cápac* del cual decía *El Comercio*, no creía prudente revelar en qué consistía, pero era el deseo fuese tomado en consideración cuanto antes, de ser conveniente[585].

Buscaba, pues *El Comercio* formar opinión nacional en cuanto al trato que la prensa debía dar a la información. Ahora bien, ésta era básicamente de dos tipos. Una, de difusión de ciertas decisiones administrativas, y otra que hacía al campo de las operaciones sicológicas, esto es, acción sicológica y guerra sicológica, cuyas definiciones se han enunciado en el Capítulo I, advirtiéndose que ante la inexistencia de un organismo del Gobierno conductor de ellas, quedaban libradas al buen saber y entender de cada periódico. No era posible, ni lo es ahora, separar la guerra sicológica de la acción sicológica, puesto que ambas usaban y usan el mismo medio: la prensa. Sin embargo, *El Peruano*, como vocero oficial del Gobierno, cumplía esas tareas en sus editoriales y artículos, fundamentalmente en el primer campo, aparte de las instrucciones que los agentes diplomáticos en el exterior recibieran del Ministerio de Relaciones Exteriores. La diplomacia está muy ligada a las operaciones sicológicas. Eso se puede apreciar en un editorial del 31 de mayo que con título de "Rectificaciones Históricas", comentaba:

"Los partes oficiales, las correspondencias de la prensa periódica y cuantos detalles se publican actualmente, con motivo de la campaña, servirán más tarde para escribir la historia de tan importantes sucesos como el combate de Iquique, como la fuga de buques chilenos en el Callao y como la atrevida excursión del *Huáscar*. La historia tiene por base la

bibliografía, y es indudable que nosotros estamos formando hoy la bibliografía, que servirá mañana para historiar los grandes acontecimientos que se están desarrollando. De aquí la necesidad de consultar toda la exactitud y verdad posibles, en las relaciones que se dan al público, evitando las exageraciones y errores, que pueden y deben rectificarse si es cierto; pero que pueden extraviar el criterio de los escritores que vengan más tarde a registrar estos papeles y a estudiar los documentos de la guerra. Agrégase a las anteriores observaciones la no menos importante de que, si bien los partes y comunicaciones oficiales son los únicos dignos de fe no es menos cierto que en ellos no se hace regularmente una relación tan minuciosa, tan variada y completa como en las relaciones y correspondencia que publica el periodismo"[586].

Es cierto lo que aquí se afirmaba y hoy para la *Historia Marítima del Perú*, constituyen fuente bibliográfica importante, pues casi todos los periódicos tuvieron corresponsales en los buques de combate y transportes de la Armada, cuyos relatos como se ha visto, han permitido conocer algunos detalles no mencionados en los partes oficiales. Respecto de estos últimos, se ha comprobado dos casos de partes complementarios a la superioridad, como fuera el de García y García a raíz de las operaciones a su cargo con la *Unión* y *Pilcomayo* en los primeros días de la guerra, que fuera reproducido por *El Comercio* del 3 de mayo, visto que las deficiencias allí anotadas se hallaban total y permanentemente subsanadas; y el de Grau a su regreso al Callao al terminar la primera expedición de la campaña naval, y que se conoció públicamente cuando meses después se divulgara el contenido del Libro Copiador del *Huáscar* a causa de su captura. Después del combate de Iquique, circunstancialmente hubo en el *Huáscar* hasta tres corresponsales: Octavio Reyes de *La Opinión Nacional* embarcado en el Callao; Modesto Molina de *El Comercio* embarcado en Iquique al comenzar el combate, y J.R. del Campo del mismo diario rescatado de la *Independencia*. Estando ya Daza en Tacna, se le presentó recomendado por el contralmirante Montero, el Jefe de Redacción de *El Comercio*. Por otro lado, el Gobierno consideró innecesario que todos los tipógrafos de los diarios limeños integrasen la Columna de ese nombre, "porque era indispensable conservar la prensa como órgano de información y encauzador de la opinión"[587].

Como ejemplo de información complementaria que contribuye a un mejor conocimiento y análisis, está el informe del corresponsal de *El Comercio* embarcado en el *Oroya* para la travesía del convoy al Sur en mayo, que enviara por cable a la llegada a Mollendo el 20. En él comentaba la satisfacción de Prado y su gozo por estar fuera del Palacio de Pizarro, y sentirse en su elemento. Da la relación de aquellos

que lo acompañaban. Ahi estaban Benito Arana, Secretario quien, como se recordará realizó la llamada "expedición de castigo" siendo Prefecto de Amazonas en la década de 1860; sus Ayudantes de campo, los coroneles M. Vargas, M. de Cárdenas, M. Paulette, A. Méndez, e I. Somocurcio; también los comandantes de ejército P. Falconí, J. Aguirre, C. Herrera, La Puerta, J.D. del Valle y Timoteo Smith, que figura entre el personal que acompañara al almirante Tucker en la Comisión Hidrográfica del Amazonas; los sargentos mayores J.M. de Ugarteche, Celso N. Zuleta (oficial Secretario y Ayudante de campo); capitán E. Yessup; Canónigo capellán Dr. P. Nolasco A; Oficial de Secretaría particular, don M.I. Bravo; Agregados a la Secretaría señores H. de Vivero, R. Osores; Cirujano Mayor Dr. J. Sandoval; Comisario señor R. Sánchez; Jefe del Parque General del Ejército, coronel de artillería J. Ruestas; Guarda Almacén del Parque señor T. Eléspuru; dependientes del Parque, Comisaría y Maestranza; finalmente el general R. López Lavalle. Importante también resulta su impresión de la formación del convoy, cuando expresó que la *Independencia* estaba tan cerca del *Oroya*, que se podían "divisar las ametralladoras colocadas en sus cofas", lo cual confirma que ambos blindados las tenían al salir del Callao. A esto hay que agregar que la salida del convoy al Sur no fue secreto alguno, pues el 17 de mayo se anunciaba que el 16 a las 11h 30m p.m. salió Prado con la escuadra[588].

También estaba en lo correcto *El Peruano* al hablar de la importancia sobre la presentación de la verdad, por dura que fuese hay que agregar, como fuente bibliográfica para escribir la historia, especialmente en el caso peruano en que alguna documentación se perdió, otra buena parte fue sustraida de los archivos oficiales aunque algunos documentos los reprodujo Ahumada y Moreno; otros fueron guardados por particulares restituyéndolos en cierta medida a sus archivos originales, todo lo cual ha hecho difícil reconstruir la historia de este funesto episodio con el resultado de muchos mitos e inexactitudes, obligando a recurrir a obras chilenas, particularmente. Felizmente, hoy se puede acceder a fuentes documentales nacionales inéditas de la época y perfeccionar lo hasta ahora escrito.

En efecto, los medios periodísticos eran el instrumento predilecto para las operaciones sicológicas. Sin embargo, era muy poco lo que podía hacer en el campo de la guerra sicológica, orientada al enemigo, por las razones que se han explicado. La comunicación cablegráfica con Chile bloqueada, y consecuentemente a Europa, Estados Unidos y otros países americanos. Inversamente, Chile no podía realizar guerra sicológica al Perú por esa vía, aunque sí influir en los países

neutrales. El Perú para efectuar ambas operaciones sicológicas por cable, solo podía hacerlo vía istmo de Panamá con retardo. Las operaciones sicológicas en el exterior, tardías como se ha dicho, quedaban libradas a la actuación y destreza con que actuasen sus agentes diplomáticos en el exterior, que no siempre fue eficiente, por falta de una información oficial oportuna, principalmente. Además, aparte del contacto y simpatía personales de dichos agentes, hubo que recurrir a la subvención de periodistas y diarios extranjeros, que también Chile hacía.

Una crónica de *El Comercio* explica la rapidez y retardo de las comunicaciones cablegráficas. Así, dice, Chile se podía comunicar con Europa en un día; con Estados Unidos y Panamá en un día y medio; con Brasil en pocas horas; con Buenos Aires en minutos. En cambio el Perú necesitaba por la vía de Colón seis días al menos para trasmitir a Europa y siete días para trasmitir a Río de Janeiro, Nueva York y Buenos Aires. En el intervalo Chile podía enviar noticias según sus conveniencias e influir en la opinión de los neutrales. ¿Qué males, se pregunta, nos habrá podido crear en los siete u ocho días en que los países del Atlántico no tuvieron más noticias sobre el combate de Iquique que las chilenas? La respuesta es obvia. De paso la crónica se quejaba de que no hubiera una línea telegráfica Pimentel/Paita[589].

Los pocos periódicos limeños que se podía enviar a Chile por vía marítima, llegaban con varios días de retraso a las manos de los editores chilenos, que luego los comentaban en función de sus intereses para reforzar sus operaciones sicológicas internas y externas. Lo mismo pasaba con los periódicos chilenos que llegaban al Perú. Una cosa era evidente. Si el Perú decía blanco, Chile decía negro, y viceversa. Porque las posiciones eran irreconciliables, producto de una guerra injusta, de conquista. Hoy tampoco pueden reconciliarse, sobre este tema, menos aún con la expoliación territorial, cultural, social y económica impuesta a la luz de la derrota. ¡Qué contraste entre los vencedores y vencidos de la 2da. Guerra Mundial!

Sin embargo, se apreciaba en la Sección Actualidad de *El Peruano* que con el título "Prohibición extraña", se comentaba acerca de la prohibición decretada en Chile sobre canje de periódicos con el Perú, estableciendo severas penas a los infractores. Además de criticar tal medida, decía que es absurda y desatinada, completamente ilusoria, pues sería fácilmente burlada[590].

Por otro lado, el Ministro de Guerra y Marina de Chile, Antonio Varas, con fecha 29 de abril, llamaba la atención al almirante Williams

Rebolledo sobre artículos publicados en *El Mercurio*, escritos por personal embarcado en la escuadra, no solo sobre sus actividades sino también sobre temas vinculados al servicio interior de cada buque, que podían servir al enemigo y sin interés para el público. Concluía en que no se debía hacer publicaciones que pudieran comprometer el éxito o menoscabar la disciplina[591].

Prado, por su parte, en cartas a La Puerta del 9 y 21 de junio, y 7 de julio[592], le indicaba la conveniencia de disponer las medidas necesarias para guardar en secreto los viajes a Panamá para traer pertrechos de guerra, al punto de que el comandante del transporte se enterase del destino al abrir sus instrucciones en alta mar. Una vez en Panamá actuaría con la mayor reserva "porque allí puede noticiarse a Chile en un día lo que ocurre por medio del cable Atlántico". Se quejaba de la difusión dada en los periódicos de Lima, al viaje del *Huáscar* al Callao a raíz de un telegrama transmitido de Mollendo, que en términos generales favorecería las operaciones del enemigo. Es cierto que las noticias debían y deben ser tan completas como lo permite la seguridad militar, que se difundan rápido, que aumente la confianza, pero que no ayude al enemigo. Y esto era correcto, pues si bien esa noticia vía prensa llegaba a Chile varios días después, contribuía a la recolección de información para conformar lo que hoy llaman "banco de datos" para su explotación posterior.

En otra de sus cartas le informaba que estaba casi lista la reconexión del cable Arica/Mollendo, recomendándole no se publique en los diarios a fin de que el enemigo siguiera entendiendo de la interrupción en dicha comunicación, y que en sus futuros telegramas usarían el seudónimo "valor". Días después, le comentaba que mientras ellos usaban el seudónimo mencionado, el Ministro Zoilo Flores "lo hace en palabras claras y terminantes, al dar aviso al general Daza".

No se tiene información sobre las disposiciones adoptadas por el Gobierno sobre esas indicaciones, pero en las cartas de Prado se nota una frecuente mención a informes traidos por los vapores del sur, sobre inminentes desembarcos chilenos, que bien podían ser parte de la guerra sicológica.

En una comunicación del Secretario General de la Suprema Dirección de la Guerra, Mariano Álvarez, del 4 de julio, dirigida al Ministro Mendiburu, le daba cuenta de una reproducción, que apareciera en *El Mercurio* de Valparaíso del 23 de junio, de una noticia publicada a su vez en *La Opinión Nacional* con la posición y número de fuerzas de una división del ejército aliado acantonada entre Pisagua y Mejillones,

adjuntándole el recorte respectivo, pero agregaba lo siguiente:

"Este inocente espionaje surte los mismos efectos que otro cualquiera: poner al enemigo en aptitud de arreglar sus movimientos, según nuestra situación militar, de que nuestros diarios le informan con certeza, y exponernos a ver frustrados el fin de las combinaciones, que podamos tener en vía de ejecución.

No se esconde a la experiencia y esclarecidos talentos de US. lo pernicioso de semejantes revelaciones en la guerra, y en una guerra, como esta, en la que el secreto tiene que ser para nosotros un arma, que nos ayude a superar algunas desventajas.

Es necesario, pues, poner término a esta conducta de la prensa, y con tal objeto me he dirigido, de orden de S.E. al señor Ministro de Gobierno; pero S.E. quiere que US. tenga particular conocimiento de los hechos, como debe ser, por estar conexos con las operaciones de la guerra, y porque tal vez no será posible evitar aquellas funestas ligerezas sino procediendo militarmente a impedir que se repitan, y mediante las facultades extraordinarias de que el Supremo Gobierno está investido".

El ministro Mendiburu, en su proveido del 9 de julio, esbozó la respuesta en estos términos:

"Han sido muchos los requerimientos que se han hecho a los diaristas para atajar este mal tan pernicioso. Que siempre han ofrecido proceder con circunspección en lo sucesivo y de acuerdo con los Ministerios. Que la reincidencia ha hecho ver la ineficacia de estas amonestaciones; que últimamente ayer (8 de julio) se han reunido todos en el Ministerio de Gobierno y han recibido las órdenes terminantes que se han dictado sobre un asunto de tanta trascendencia"[593].

No hay información respecto a las medidas concretas adoptadas, pero precisamente entre las noticias que aparecen en el recorte a que se refiere Álvarez, está la reproducción de una en *El Comercio* de Lima sobre el restablecimiento del servicio cablegráfico Arica/Mollendo, difusión que precisamente Prado recomendó a La Puerta que no se hiciera por las razones ya expresadas. Días después, consignaba la noticia de que a partir del 22 de junio había entrado en servicio el telégrafo terrestre Iquique/Arica. Pero lo más delicado fue informar que la lancha que servía de estación se encontraba a seis millas del puerto por lo cual el servicio resultaba lento y revelaba su vulnerabilidad. Sin embargo, resultó que *El Peruano*, el diario oficial, con el título "Al habla con Iquique", anunciaba igual noticia[594].

En la misma edición consignaba una interesante noticia del corresponsal *Celso* en Arica, quien informaba que el domingo 15 de junio se había realizado un ejercicio de fuego con las baterías de 70, 120 y 250. Revelaba no solo el calibre sino también las ubicaciones, pues

decía que en el Sur estaba la batería del Morro, por el Norte la 2 de Mayo, Santa Rosa y San José, cuyas posiciones les permitían tiros rasantes hacia el mar, y por el lado de tierra dominaban los caminos de Sama, probable punto de desembarco del enemigo, que conducían hacia Arica.

En otra nota del corresponsal de *El Comercio* en Arica se publicaba un cuadro de la fuerza efectiva del Ejército de Bolivia ya en Tacna, el cual se resume como sigue:

1 Capitán General (el Presidente H. Daza)
1 General de división
5 Generales de brigada
124 Jefes
383 Oficiales
15 Cirujanos
2 Capellanes
5,451 individuos de tropa

En otra noticia del Corresponsal, pero desde Iquique, se publicaba la organización y efectivos de las fuerzas peruanas en Molle, que alcanzaban unos 2,500 hombres y la relación nominal de los jefes de las fuerzas en Iquique[595].

En el párrafo dedicado a los transportes, se ha tratado de las comisiones a Panamá para traer pertrechos de guerra, cumplidas por el *Chalaco* y el *Talismán*. Bueno es recordar que en esa ocasión se reseñó la brillante participación del director de *El Comercio,* José Antonio Miró Quesada en el istmo. Salió del Callao en el primero de los buques el 9 de junio. Permaneció en Panamá y viajó de regreso en el segundo, llegando al Callao en la noche del 10 de julio. Una semana después, Miró Quesada recibía en su hogar la visita del Vice-Presidente La Puerta, para saludarlo y felicitarlo. Aurelio Miró Quesada relata que el mismo La Puerta le dejó un sobre con estas palabras medio en broma: "Aquí le dejo este artículo para que lo publique en su periódico". Era nada menos que un Decreto Supremo con el texto siguiente:

"Lima, julio 17 de 1879

Sr. D. J.A. Miró Quesada

A mérito del oficio en que U. dá cuenta del resultado de la importante comisión que el Gobierno le encomendó en Panamá, así como de la inversión de las sumas que recibió para atender a todos los gastos que dicha comisión le demandara, se ha expedido con esta fecha el supremo decreto que sigue: Apruébanse estas cuentas presentadas por el comisionado especial del Gobierno D. J.A. Miró Quesada que marchó a Panamá al desempeño de una secreta e importante comisión, la cual aparece de los mismos documentos precedentes y adjuntos en que se acredita el

buen desempeño de dicho comisionado, el acierto y economía con que ha procedido para allanar las dificultades que contrariaban sus operaciones. Dénsele las gracias a nombre de la Nación con trascripción de este decreto, por los distinguidos servicios que en este encargo ha prestado con el más patriótico desprendimiento. Pase al Ministro de Hacienda para los efectos consiguientes y aplicaciones de los gastos, adjuntándose las letras que ha devuelto Miró Quesada por saldo o sobrante de la suma de su manejo, importantes una duplicada por 500 libras esterlinas y otra por 676 soles 50 centavos en plata sellada, cuyas cantidades acordará dicho Ministerio su destino o devolución según convenga lo resuelva el Gobierno.

Y me es satisfactorio transcribirlo a Ud. para su conocimiento y en contestación a su citado oficio. Dios guarde a Ud. *M. MENDIBURU*"[596].

Finalmente, Bolivia por su situación no solo mediterránea, sino también por la inexistencia de vías terrestres internas adecuadas, pobre enlace telegráfico con Argentina y ninguno con Perú, se hallaba en las peores condiciones para llevar a cabo una guerra sicológica contra Chile, y viceversa por supuesto; asimismo, su acción sicológica hacia el Perú y países neutrales era débil, y viceversa por supuesto desde el Perú, pese al contacto directo en Tacna y Tarapacá de las tropas bolivianas y sus jefes en el Sur.

En conclusión, Chile gozaba de la posición más ventajosa para las operaciones sicológicas respecto de los países de la Alianza.

El Gobierno, con fecha 5 de abril, recibió dos telegramas de Iquique por los que se le informa del inicio del bloqueo a partir de las 4h 20m pm., según comunicado del almirante Williams Rebolledo, al Jefe Político y Militar, con el texto que sigue:

"Acabo de presentarme en estas aguas con la escuadra de mi mando, con el objeto de establecer el bloqueo efectivo del puerto y sus inmediaciones, que principia desde luego; y como es posible que la marcha de los acontecimientos, que muy pronto deben desarrollarse, ya sea por la presencia de la escuadra peruana en estas aguas o ya por otra causa, me obliga a emplear los elementos militares de la fuerza de mi mando, me anticipo a prevenirle a US. para su conocimiento, y para que así lo haga saber a la parte indefensa de la población, a cuyo efecto señalo el plazo de 24 horas, que deberá contarse desde el momento en que reciba US. la presente comunicación, haciendo responsable a US. del resultado de mis operaciones"[597].

Así, pues, el mismo día de la declaratoria de guerra de Chile al Perú, se iniciaba la guerra naval con el bloqueo de Iquique a partir de la hora citada. Pero el Prefecto del departamento de Tarapacá, Justo Pastor Dávila, contestó a Williams Rebolledo el 6 de abril, con copia al Director de Gobierno como sigue:

"Por el oficio de US. me he enterado de que con la escuadra de su mando, ha establecido el bloqueo en este puerto y sus inmediaciones, haciéndome responsable del resultado de sus operaciones militares que en esta plaza le impongan los acontecimientos posteriores.

En contestación, debo expresar a US. la profunda sorpresa que me ha causado dicho oficio, pues la actitud que ha tomado la escuadra de su mando, importa una hostilidad contra el Gobierno peruano, que represento en esta localidad, y sin que haya precedido la declaratoria de guerra en la forma debida. Por lo mismo, protesto a nombre del país y del Gobierno Supremo, contra este acto atentatorio, declinando en US. toda responsabilidad, tanto por el bloqueo como por las operaciones que la escuadra a su mando emprenda en este puerto o el litoral, y en que llegado ese caso inesperado, como primera autoridad y como peruano, sabré cumplir mis deberes"[598].

El Peruano, en su Sección Editorial, publicaba una serie de cinco artículos titulados "Los motivos que ha tenido Chile para declarar la guerra al Perú"[599]. Comenzaba expresando que en tanto no se recibiera el Manifiesto que con toda seguridad emitiría el Gobierno chileno sobre los motivos de la declaración de guerra, refutará por ahora aquellos que Godoy expusiera el 3 de abril al Ministro Irigoyen, pues los del Manifiesto no podrían ser muy distintos. Cabe advertir que era y es, una trampa común refutar al adversario punto por punto, dejándole una fuerte posición afirmativa. Pues bien, ambos cayeron en la trampa al seguir este método. Se refiere luego *El Peruano* a lo que Godoy calificara de "hechos notorios", como meetings y la actitud de la prensa. En una parte de su análisis dice que más bien es la prensa de Chile la que desde "hace 20 años se ocupa preferentemente de insultar al Perú". Su análisis se resume en los puntos siguientes: 1° Los meetings comienzan en Chile insultando al Perú; 2° las denuncias de los meetings llevan al asalto de los consulados en Valparaíso y Antofagasta; 3° en el Perú, el pueblo se ha comportado ordenadamente; 4° la prensa chilena insulta a nuestros agentes diplomáticos; 5° La balanza inclina los "hechos notorios" en contra de Chile.

En cuanto a "los actos de gravísimo carácter" mencionados por Godoy como el Tratado con Bolivia, suministro oculto de armas y pertrechos y no declarar la neutralidad, el análisis del periódico se resume como sigue: 1° El Tratado no es contra Chile ni es ofensivo e incluye todos los medios de conciliación posibles y la acción diplomática; 2° No se ha suministrado armas y municiones a Bolivia; 3° No se podía declarar neutralidad por impedirlo la calidad secreta del Tratado.

Finalmente termina su análisis, y menciona que hay otros motivos que no están en la nota de Godoy, ni estarán probablemente en la de Fierro, y expresa:

"1°.- Antigua idea de un grupo de estadistas iniciadores de política agresiva y de complicaciones diplomáticas. Lo forman periodistas, tribunos, diplomáticos. seguidores inconscientes, que se están imponiendo a los hombres respetados e ilustrados que no se les oponen por temor a perder popularidad. Son partidarios de la escuela de reivindicación.

2°.- Decaimiento de la industria y comercio chilenos. Sus desocupados van a países que ofrecen trabajo. Pero lo que quiere Chile es "ir a casa ajena, pero como señor y dueño absoluto. De allí el gravísimo error de la invasión a Bolivia; de allí que el mismo Gobierno chileno, decretando la guerra al Perú, haya decretado con una falta de lógica sin ejemplo en la historia, la muerte de los capitales chilenos existentes en el Perú y la salida de nuestro territorio de 15 o 20,000 individuos, que van a aumentar las dificultades y las angustias de aquella tierra".

3°.- La Cía. tiene entre sus accionistas a algunas personas influyentes que han provocado y atizan la guerra. No es pues una cuestión nacional, sino de intereses personales y de especulaciones ilícitas. Algo existe, y esa influencia ha estado desde un principio por la provocación al Perú.

4°.- Cuestiones exteriores son excusas para solucionar problemas internos. El pueblo chileno amenazaba al Gobierno. Oponerse es provocar una tempestad. Si no hay energía para el control interno, menos la habrá para el externo. "Pero la nueva escuela de Chile no piensa lo mismo; de suerte que a su juicio, en lugar de sacrificar a algunos alborotadores de casa preferible es el sacrificio, o la tentativa de sacrificio, de un Estado vecino".

5°.- Entre los "verdaderos motivos" hay otros históricos pero que no desea remover".

Concluye el análisis citando algunos párrafos de la obra de Andrés Bello, *Principios del Derecho de Gentes*.

I. "Se llaman *pretextos* las razones aparentemente fundadas que se alegan para emprender la guerra; pero que no son de bastante importancia, y solo se emplean para paliar designios ambiciosos".

II. "Cuando una potencia da a conocer sus miras ambiciosas, atacando la independencia de otra, o llevando la persecución de sus demandas más allá de lo que es justo y razonable, *es lícito a las demás*, después de tratar los medios pacíficos interponiendo sus buenos oficios, favorecer a la nación oprimida".

III. "El soberano que emprende una *guerra injusta* comete el más grave, *el más atroz de los crímenes*, y se hace responsable de todos los males y horrores consiguientes: la sangre derramada, la desolación de las familias, las rapiñas, devastaciones, incendios, son obra suya. El es reo para con la nación enemiga cuyos ciudadanos ataca, oprime y mata despiadadamente; reo para con su propio pueblo, arrastrándole a la injusticia

y exponiendo sin necesidad a todo género de peligros; reo, en fin, para con el género humano, cuyo reposo turba y a quien da un ejemplo tan pernicioso. *El está obligado a la reparación de todos estos daños*; pero por desgracia muchos de ellos son irreparables por su naturaleza, y el resarcimiento de los que puedan repararse excede mucho sus fuerzas. La restitución de las conquistas, de los prisioneros y de los efectos que se hallan en ser, no admite dificultad cuando se conoce la injusticia de la guerra. La nación en cuerpo y las particulares deben desprenderse de la mal habida posesión de estos bienes y restituirlos a los dueños antiguos".

Estas son las lecciones que un hombre corriente de Venezuela ha dejado a Chile: medite en ellas este último país".

Por fin el Gobierno de Chile publicó en el *Diario Oficial* el Memorándum y la Circular de su Cancillería exponiendo los motivos para declarar la guerra al Perú, y que *El Peruano* comentará por partes durante varios días en su sección Editorial con el título "El Memorándum"[600]. Comenzaba manifestando que los motivos eran prácticamente los mismos que expusiera el ex-ministro Godoy ante Irigoyen, refutados en cinco párrafos de las ediciones al comienzo del mes. Sin embargo, ofrecía analizarlo pero después del 24 de abril, en espera de la Memoria que el Gobierno presentará al Congreso Extraordinario en la cual habría datos que no podría anticipar. A pesar de ello, consideraba que en "El Memorándum" se ponía de manifiesto que ni los hombres más prominentes de Chile estaban de acuerdo con el *Diario Oficial*; que su Gobierno había sido el primero en confesar que no comprendía por qué se declararía la guerra al Perú; que la Cancillería de Santiago avergonzada había procedido a firmar una declaratoria de guerra que nada justificaba, ni en el terreno de la justicia y el derecho, ni en el campo de los mismos intereses chilenos. Rechazamos indignados, decía *El Peruano*, una alianza inicua que se nos propusiera oficialmente. ¿Por qué se nos declaró la guerra, apoyándose en un pacto simplemente defensivo, como el de 6 de febrero de 1873, insinuándonos al mismo tiempo la celebración de otro pacto ofensivo, que envolvía una injuria y un atentado? En pocos días se publicarían los documentos de apoyo para el análisis del Memorándum.

Luego de la presentación al Congreso Extraordinario el 24 de abril del ministro Irigoyen, en que diera lectura a su Memoria, *El Peruano* inició el análisis del citado documento chileno, rechazando las razones expuestas y expresando que la "guerra declarada al Perú es injusta" porque no contenía las condiciones esenciales requeridas por el Derecho de Gentes y la práctica internacional. Esas condiciones son: agravios, lesión del derecho que se defiende con las armas y el daño meditado y grave irrogado a los intereses y conveniencias del Estado de Chile que apela al deplorable extremo de una contienda armada.

Todo lo expuesto a las naciones amigas estaba tergiversado. Nuevamente recuerda los buenos oficios y las esperanzas que pronto se desvanecieron. El 14 de febrero se ordenó la invasión del litoral boliviano. ¡Nada se hará sin avisarlo al Perú, dijo Pinto, y al mismo tiempo daba las órdenes a su ejército y su escuadra para ocupar Antofagasta! El Perú interpuso la mediación y para tal fin, envió a Lavalle. ¿Por qué lo hizo? Porque la invasión de Antofagasta amenazaba la integridad territorial del Perú; porque con el pretexto de la reivindicación también podría reclamar alguna provincia del Perú; porque no se podía tolerar que se desmembrara un Estado soberano, vecino, en plan de conquista; porque la amenaza estaba por pretender hacer valer la existencia de la industria y capital chilenos en Antofagasta y la necesidad de protegerlos y fomentarlos para justificar la invasión. "Tarapacá hallábase en semejantes condiciones y Chile podría alegar títulos a la posesión de todas las ciudades, donde se encontrasen florecientes la industria y capitales de Chile". Fierro dijo que Chile cedió a Bolivia el territorio entre los grados 23 y 24, como una dádiva, para asegurar a renglón seguido que ese territorio estaba aún en *litigio*; y que Perú ofreció sus buenos oficios.

En otro párrafo de su análisis, recuerda el ofrecimiento de buenos oficios y su resultado negativo. Luego la mediación para llegar a un arbitraje. Lavalle no fue bien recibido por el populacho ni la prensa. El Consulado peruano en Valparaíso atacado y después el de Antofagasta. Recalcaba "la odiosidad y sentimientos hostiles que ese pueblo abrigaba contra el Perú". Para no condenar al fracaso la gestión Lavalle desde un inicio, el Perú no hizo cuestión de Estado del ataque, "puesto que ni el poder militar de Chile, ni sus recursos, ni su influencia en América, hubiera podido obligar al Perú una conducta distinta". La mediación fue aceptada. Fue leal y sincera, tan es así que no aceptó el pedido de Bolivia para suministrar armas, y que el pacto de alianza no lo convertía en beligerante de *facto*, sin esperar el resultado de la misión para llegar al *casus foederis*. Las armas enviadas a Puno para la gendarmería peruana no eran para Bolivia como lo informara el cónsul chileno en Mollendo. Continúa:

> "Bolivia no es signataria del Tratado de París de 1856, tiene perfecto derecho para ejercer la hostilidad de corso. El señor Ministro de Bolivia había extendido algunas patentes en el Callao y una nave se hallaba expedita para hacerse a la mar y hostilizar el comercio enemigo; pero siendo el puerto del Callao territorio neutral y teniendo el Perú interpuesta su mediación, tuvo el señor ministro de Bolivia que ordenar el desarme del corsario y suspender los efectos de las patentes expedidas".

En cambio propuso al Perú desmembrar Bolivia, lo cual fue rechazado.

En la Sección editorial del 5 de mayo, *El Peruano* centró su examen sobre la situación política, social y económica de Chile. En lo político decía que sus instituciones eran oligárquicas y se fundaban en la preponderancia de un partido político, tipo aristocrático, omnipotente de clase acaudalada y poderosa, árbitro supremo de los destinos de la nación. La plebe, no gozaba de garantías políticas, ni su industria tenía un porvenir halagüeño. El Poder Ejecutivo y el Legislativo no eran elegidos por el pueblo sino por el Gobierno. La elección del Presidente la imponía el Jefe de Estado falsificando el voto. Era una autocracia. El pueblo debía vivir una eterna tutela y obedecer. En lo social, había una clase opulenta y poderosa en la cima, los *pelucones*. Otra miserable y desvalida, los *rotos*. El roto chileno no combatía por la democracia, sino para castigar el mercantilismo de los pelucones. Por eso emigraban en demanda de libertad y derecho al trabajo. Los gobernantes de Chile pensaban en una solución al problema de los rotos, lanzándolos a una guerra. En lo económico la cosa no era óptima. Agricultura en sus exportaciones tradicionales, afectadas; industria minera en crisis; aumento de la deuda externa a más de 60 millones de pesos; caída del crédito fiscal. Creían que el remedio de todos sus males estaba en la conquista de territorios que ofrecieran trabajo e inversión. Por eso la guerra.

Estas afirmaciones expresadas en 1879 serían confirmadas un siglo después, en una trascripción por Basadre de un párrafo de las memorias de un personaje muy importante de la época, José Francisco Vergara, que dicen:

> "Recibí comunicaciones de La Paz que revelaron los primeros síntomas de la guerra. Estas noticias en vez de alarmarme me llenaron de esperanzas "porque estaba bajo el peso de la convicción de que nos acercábamos a una lucha social. La penuria y el malestar eran tan grandes en Chile que se necesitaba la más pequeña cosa para que estallara un verdadero conflicto entre los que morían de necesidad y los que todavía tenían algo". En estas circunstancias una guerra internacional con Bolivia y el Perú, que tendría forzosamente que tomar parte "eran una salvación" y como tal la tomé yo. Apenas se acentuaron estos síntomas, principié una porfiada y fervorosa propaganda bélica"[601].

Propaganda, decía, que no era sino el método por excelencia de las operaciones sicológicas y que para ese momento consistía en el uso planificado de un medio de comunicación masiva como la prensa y el volanteo, diseñado para influir en el pensamiento y emociones de

un grupo dado para un propósito público específico, que en este caso abarcaba lo político, económico y militar.

En su sección Editorial del 6 de mayo, *El Peruano* recalcaba que Chile siempre había buscado ensanchar su territorio. En 1825 en el Congreso de Panamá, actuó para que no tuviera éxito. Recuerda la participación en 1837 para destruir la Confederación Perú-boliviana, y en especial la captura de buques peruanos en Callao, en plena paz. En 1865 Chile trató de ajustar un tratado contra España y el Perú. En 1868 traicionó la alianza y firmó un convenio con España para retirar naves construidas en Inglaterra. Había hecho intentos de alianza con Perú contra Bolivia; y con Bolivia contra el Perú. En la sección Editorial del 7 de mayo continuaba el análisis, y esta vez examinaba el tratado de 1873, demostrando que no fue contra Chile, y porque no podía declararse neutral, y la naturaleza de los aprestos bélicos. Concluyendo: "La lucha está empeñada: que sea el poder de las armas y el valor de los combatientes los que decidan el éxito de la contienda!"

Después de los análisis presentados en *El Peruano*, tanto respecto de los oficios cursados por el ex-ministro Godoy antes de la declaratoria de guerra y del Memorándum de la Cancillería chilena, la opinión pública peruana quedaba enterada de las razones de unos y otros, reconocía como injusta la guerra, y cerraba filas en torno al Gobierno.

Así *El Peruano*, en su sección Editorial con el título "La Guerra", comentaba extensamente la situación. Existía patriotismo y su herencia histórica, y unidad nacional en torno al Gobierno:

> "Es preciso que no termine tan pronto la guerra con que Chile va a escandalizar a la América. Será guerra naval; guerra terrestre; guerra a su comercio, que no debe contar más con nuestro consumo. Con energía y prudencia, el Perú necesita trazarse un vasto plan, que acabe y aniquile al enemigo que trata de hacernos todo el daño posible. Invitamos a los hombres pensadores, y que comprenden los peligros que amenazan a la República, a que mediten en ese plan extenso, defensivo, valeroso y que es tan necesario e indispensable como la honra y como la vida.
>
> El Gobierno por su parte, cumple con su deber. Trabaja día y noche en servicio de la nación. No se le interrumpe más con meetings. Si se necesita hacerle una indicación, o darle un consejo, para eso es el periodismo que interpreta sabiamente la voluntad nacional. Orden y trabajo: dos cosas que recomendamos eficazmente. Confianza en nuestras armas, que principiarán y concluirán con éxito, mediante el auxilio divino. Y el santo de la victoria consiste en la prudencia y en el decidido e irrevocable propósito de hundirse antes que ceder: llevemos todos, soldados y marinos, este plan de campaña, corto pero eficaz, y habremos legado a nuestros hijos ejemplo, riqueza y gloria"[602].

Como ejemplo de apoyo al Gobierno, está el oficio del Prefecto de Loreto, departamento alejado del centro de poder limeño, quien el 29 de abril elevó al Director de Gobierno una comunicación tramitada a su vez el 19 de mayo al Director de Guerra del Ministerio de Guerra y Marina. Decía así:

"Convocado el vecindario de esta ciudad al local de mi despacho con motivo de la noticia trasmitida por la Prefectura de Amazonas sobre el bloqueo de Iquique por buques de la escuadra chilena; después de leerse la proclama dos de cuyos ejemplares impresos tengo el honor de adjuntar a US. y de hacerse por todos los ciudadanos enérgicas protestas contra la conducta ingrata de Chile en patrióticos discursos, resolvióse suscribir el acta que en copia certificada (no se han ubicado los discursos ni acta) incluyo a US. a petición del pueblo, y que esto no obstante quedase abierta la suscripción. Cerrado dicho documento y denominados los jefes del batallón que debe marchar a esa Capital, procedióse a tomarse cuenta de los ciudadanos que a porfía pedían alistarse.

Imposible me sería, señor Director, dominado por una excitación que me fatiga, hacer palpar a US. el fervoroso entusiasmo que el deseo de participar en las glorias de la guerra ha despertado en este pueblo, tan apacible y por lo mismo tan enérgico al conmoverse; y me alienta la esperanza de que su conducta manifestará a la República cuanto he manifestado y que no me es dado expresar a US.

Tan distantes estos pueblos de aquellos que tendrán el honor de aparecer en la Historia, como los eminentes campeones de la patria, triunfando no cabe duda, en la justa defensa del honor nacional; les resta siquiera el consuelo de participar de la misma indignación que aquellos experimentarán, protestando tan aleve atentado de Chile, y ofrecer unánimes marchar al teatro de los conflictos si aún fuese necesario, además del cuerpo que en breve se dirigirá hacia esa.

Dígnese, señor Director, manifestarlo así al Sr. Ministro para el conocimiento de S.E. el Presidente de la República"[603].

Anecdóticamente, también desde otra zona selvática, muy alejada de Iquitos pero más cercana a Lima geográficamente hablando, al tener información sobre la guerra a pesar de la comunicación difícil, *El Nacional* de Chanchamayo, bajo el sugestivo título "Para seiscientas lanzas araucanas, mil flechas cashivas", comentaba:

"También en las salvajes riberas del Perené se siente enardecido el patriotismo ante la insolente provocación de los chilenos. Inmediatamente que en las chozas de los *carapachos* se supo la noticia del bloqueo de Iquique y el incendio de Pisagua, un grito terrible de guerra resonó en las sombrías selvas del Pangoa, estremeciendo de feroz indignación a los mil combatientes de esa tribu, terror de sus vecinos y espanto del linaje

humano, por su indomable valor y sus instintos antropófagos. Un embajador vestido de plumas, lleva una comunicación de Tranmacan al comandante de la fortaleza de San Ramón, concebida en los siguientes términos, según la traducción oficial: "Tranmacan el Terrible a Pájaro Rojo Dueño del Rayo.- Sé que los barrigones araucanos han ofrecido al mandón de Chile seiscientas lanzas para asolar el Perú; yo pongo a tu disposición mil flecheros *carapachos*, vencedores de los cashivos, provistos de agudas saetas y gruesas macanas, con un buen surtido de ticuna y curare, para defender a los nuestros"[604].

Son notables las actitudes de ambos pueblos, tan alejados de la costa y la Capital, tan dispersos en una extensa zona selvática, pero que evidenciaba un sentimiento patriótico y unitario, apenas veintitantos días después de iniciada la guerra. Por otro lado, las comunicaciones pasadas a fines de marzo y primeros días de abril por los Prefectos de todo el país al Director de Gobierno, indican que en todos ellos reinaba la paz y tranquilidad[605].

Es interesante también, anotar el acuerdo de los ciudadanos de las tres repúblicas de la antigua y heroica Colombia residentes en Lima, que decía como sigue:

"1°.- Hacer esta solemne y pública protesta contra la conducta atentatoria que el Gobierno de Chile está observando contra sus hermanas las repúblicas de Bolivia y del Perú.

2°.- Ofrecer al Supremo Gobierno el contingente de ciudadanos nacionales de cada una de las tres repúblicas de la antigua Colombia, necesario para formar uno o dos batallones que presten sus servicios dentro o fuera de esta capital; cuyos batallones serán organizados y sus jefes nombrados por el Supremo Gobierno.

3°.- Nombrar una Comisión que presente este acuerdo a S.E. el Presidente de la República y le ruegue aceptar los referidos servicios que nos adelantamos a ofrecer, creyendo interpretar los sentimientos de justicia y de confraternidad americana que abrigan los gobiernos y los pueblos de la antigua Colombia, Lima, abril 6, 1879. El Presidente, *V. HOLGUIN* y 248 firmas".

La solicitud fue aceptada el 7 de abril y agradecida por el Ministro de Gobierno, Corrales Melgar, encargándose la coordinación al Prefecto de Lima[606].

Uno de los acuerdos del Concejo Provincial de Lima el 5 de abril, fue la formación de una guardia urbana para atender los servicios de la ciudad, que actuaría en caso de que el Gobierno hiciera entrar en campaña a la guardia civil. Los ciudadanos de la que fuera República de la Gran Colombia fueron efectivamente incorporados a la guardia urbana, junto con otros ciudadanos extranjeros residentes, conforme se diera cuenta en *El Peruano*:

"El 1° de junio fue revistada la Guardia Urbana. Participan extranjeros: italianos, ingleses, franceses, alemanes, austríacos, españoles, ecuatorianos, colombianos, venezolanos, cubanos y peruanos. Fue organizada por el Concejo provincial. Serían unos 2000. El Alcalde M.M. del Valle pronunció un discurso que concluía: 'La Guardia Urbana, en fin, permite hoy a nuestros ejércitos y a nuestros guardias civiles que vuelen presurosos a los lugares del peligro, encargándose ella en desempeñar las labores que en tiempo de paz corresponde a aquellas fuerzas organizadas y disciplinadas' ¡Honor y gratitud a la Guardia Urbana Municipal de Lima!"

La Guardia Urbana empezó a prestar sus servicios el sábado 21 de junio a partir de las seis de la tarde. Estaba muy bien armada. Desfilaron las Columnas Tipográfica, Comercio, Salvadora y Colonia española, siguiendo las secciones francesa, inglesa, italiana, etc.[607]

La expulsión de los chilenos residentes era, por demás, algo inevitable. Así *El Peruano*, al comentar un artículo de *La Sociedad* acerca de la necesidad de expulsar lo antes posible a chilenos de ambos sexos por razones de seguridad, manifestaba que el Ministerio de Gobierno ya se estaba ocupando de este asunto[608].

En efecto, en su edición del 17 de abril, en la sección Editorial, con el título "La expulsión de los chilenos", *El Peruano* analizaba este tema. Comenzaba diciendo que si bien no era una medida justificada, en otros casos era indispensable a fin de evitar el espionaje, las sorpresas del enemigo y la prolongación indefinida de la guerra misma. "Esto último es lo que sucede en el Perú respecto de los ciudadanos chilenos". A pesar de las acciones agresivas realizadas en Chile contra los agentes diplomáticos y sus locales, el Gobierno peruano no incitó a la comisión de esos actos en el Perú.

"Pero más tarde, dice, se han cometido inauditos excesos; la actitud de los ciudadanos chilenos en toda la república es ya demasiado insolente y provocadora; el espionaje en Lima y Callao, Arequipa, Tacna y en todos los pueblos, trabaja día y noche a fin de descubrir los planes de las autoridades; de Chile mismo nos han mandado hace pocos días algunos espías, según ya está impuesto el público, pues se ha publicado sus nombres. En fin, existen de 20 a 30,000 chilenos en una población de 3'000,000 que tiene el Perú; ocupan los centros más poblados y reniegan de esta tierra. Trabajan solapadamente, con tan cínico empeño, que al fin el Gobierno se ha visto forzado a hacer uso de un derecho legítimo: la expulsión de la colonia chilena. Además de las medidas contempladas en el decreto promulgado hay también otros motivos que hacen indispensable la expulsión:

1. Los actos que se realizaron contra los agentes y ciudadanos antes de la declaratoria.

2. El bombardeo de lugares indefensos y donde no existen sino unos cuantos peones y algunos elementos de embarque.

3. El crecido número de chilenos que hay en el Perú, y que constituye un verdadero peligro para el orden interior.

4. Su actitud insolente y provocadora, que está dando lugar a escenas desagradables y que puede traer represalias que el Gobierno debe evitar con tiempo.

5. El espionaje, tan bien organizado entre ellos, que remiten correspondencia a Chile, comunicando cuanto se prepara y se hace en el Perú.

6. La venida de dos espías, mandados expresamente por el Gobierno chileno, y que han sido detenidos en el Callao, al dejar el vapor que los condujo.

Además, algunos de los hijos de Chile que han hecho fortuna en el Perú y formado una familia, son también peligrosos, según los informes que ya tiene el señor Ministro de Gobierno y Policía. Agreguemos que casi no hay ciudadanos peruanos en Chile, ni establecimientos ni capitales de aquella propiedad"[609].

Una semana después, en otro editorial bajo el mismo título, comentaba que con la nueva medida ya no habría excepciones a la expulsión como fue el caso del Art. 2° del decreto supremo del 15 de abril. Expulsión, o internamiento a su costa. Esta nueva medida era en represalia a los bombardeos e incendios producidos en Tarapacá por la escuadra chilena. Con la expulsión debía terminar el espionaje. Además, en Chile a los ciudadanos peruanos se les perseguía, maltrataba e injuriaba. Los peruanos residentes en Chile habían tenido que embarcarse por la noche, para evitar se les maltratara, como quien huye de una cueva de malhechores; "a bordo de algunos vapores extranjeros, hasta las señoras han sido víctimas de la poca educación y modales amenazantes de los marinos de Valparaíso. Las represalias deben ser inmediatas"[610].

El 3, 4, 5 y 6 de abril se realizaron meetings en Lima y Callao, todos pacíficos, descritos en capítulo anterior. Sin embargo, *El Peruano*, en su edición del sábado 5, después de reseñar las manifestaciones patrióticas del pueblo de Lima el viernes, comentaba que:

"Tenemos un ejército valiente, disciplinado y numeroso; una escuadra poderosa, un pueblo entusiasta y resuelto a vengar la afrenta inferida al Perú. Nos favorece la justicia de nuestra causa, y las simpatías de la América; ¿No es cierto que todas las probabilidades nos anuncian un triunfo definitivo sobre Chile? Mientras tanto, tengamos plena confianza en el Gobierno, que ha asumido la patriótica obligación de defender y hacer triunfar a la República de su injusto y desleal agresor"[611].

Ese mismo día reunido el Concejo Provincial de Lima casi en su

totalidad, luego de debatir el dictamen de la Comisión designada la víspera referente a la actitud que debía asumir el Concejo con motivo de la guerra, aprobó por unanimidad el proyecto que sigue[612]:

"Art. 1°. El Concejo Provincial convocará el domingo próximo 6 de abril, al pueblo de Lima, a las corporaciones públicas, de una manera especial, a un gran comicio que se reunirá bajo la presidencia del señor Alcalde.

Art. 2° La convocatoria será firmada por todos los miembros del Concejo.

Art. 3° A la deliberación de los ciudadanos que formen el comicio se someterán las siguientes conclusiones, que el Concejo adopta desde luego como suyas (transcritas en capítulo anterior).

Art. 4° El Concejo vota en su Presupuesto de gastos una partida extraordinaria de 180,000 soles anuales, los que serán entregados al Supremo Gobierno, mientras dure la guerra, en mesadas de 15,000 soles, para atender con ella al sostenimiento del batallón Lima N° 8, que hoy se halla de guarnición en la provincia de Iquique.

Art. 5° El Concejo se encargará igualmente de la organización de dos batallones de guardia urbana, para atender al servicio de la alta policía de la ciudad de Lima, en el caso de que el Gobierno juzgase necesario movilizar y hacer entrar en campaña a la guardia civil.

Art. 6° El déficit que en el presupuesto origine la erogación a que se refiere el artículo 4°, se saldará con prudentes economías hechas en el ramo de policía, y con la efectividad del impuesto destinado para fondo de escuelas, que permitirá aplicar a objetos distintos los fondos destinados hoy al sostenimiento de la instrucción.

Art. 7° Para sufragar a los gastos de la guardia urbana, se abrirá una suscripción popular y voluntaria, encabezada por los miembros del Concejo.

Art. 8° El Concejo ofrece a las autoridades políticas todo el concurso que sea necesario para dar cuantas garantías fuesen indispensables a las personas e intereses de los ciudadanos pacíficos de Chile, mientras residan en el país, no obstante el digno comportamiento de nuestro pueblo para con ellos- *CESÁREO CHACALTANA - J.A. MIRÓ QUESADA - MANUEL SALAZAR - GERMÁN TEJEDA - RICARDO HEREDIA*".

El texto de la convocatoria del Concejo Provincial de Lima para el gran meeting del domingo 6, decía:

"El Concejo Provincial, en vista de la gravedad de las circunstancias por que atraviesa el país, convoca al pueblo de Lima a un gran meeting, para el domingo 6 del corriente a las 2 p.m. en la Plaza de Armas. Lima, abril 4, 1879 - *LIZARDO MONTERO - MANUEL MARÍA DEL VALLE - GUILLERMO A. SEOANE - JOSÉ M. COLUNGA - MANUEL M. SALAZAR - JUAN BAZO Y BASOMBRÍO - FERNANDO SORIA - C. DUARTE - E. HIGUERAS - CÉSAR CANEVARO - P.M. RODRÍGUEZ - J.A. MIRÓ QUESADA - JOSÉ A. DE LA PUENTE - CESÁREO CHACALTANA - JOSÉ IGNACIO ALVÁN - ISMAEL*

MURO - FEDERICO SOTOMAYOR - ENRIQUE DEL SOLAR Y MENDIBURU - FEDERICO B. HUIDOBRO - JUAN MANUEL DIEZ CANSECO - EDUARDO SÁNCHEZ CONCHA - J.G. MONTEROSA - RICARDO M. ESPIELL - EDUARDO HEREDIA - EXEQUIEL LAZARTE - ANTONIO RÁZURI - JUAN DE D. RIVERO - FRANCISCO E. VELARDE - JUAN DE D. ESCOBEDO - OSWALDO PFLUCKER - GERMÁN TEJEDA - LUIS RIVERA - JOSÉ A. DE LOS RÍOS - J. EZETA - M.M. DE APARICIO - J.E. DEL CAMPO - SANTIAGO BASURCO - DOMINGO OLAVEGOYA - JULIO BECERRA".

El Peruano al reseñar el meeting del domingo 6 en la Plaza de Armas por los Concejos Municipales, lo calificaba de pletórico de entusiasmo y patriotismo, resaltando su gran concurrencia, acentuando el aumento de confianza en Prado, considerado como el salvador de la República. Sin excepción de color político, todos lo apoyaban[613].

Para el meeting en el Callao, la convocatoria decía:

"Al pueblo del Callao:

Los Concejos Municipales de las provincias, interpretando el sentimiento público, cumplen con el deber de invitar al vecindario a una reunión popular que se efectuará a las 12 pm. del domingo 6 del que cursa, en la plaza de la Matriz, para acordar la actitud que debe asumir el Callao con motivo de la guerra a que el Perú ha sido provocado por el Gobierno de Chile y que la República entera no puede menos que aceptar con valor y resolución.- Callao, abril 4, 1879.- *ELÍAS MUJICA*, Presidente del Concejo Departamental.- *ROQUE UNZUETA*, Alcalde del Concejo Provincial.- *ALEJANDRO O. DEUSTUA*, Secretario del Consejo Departamental.- *R.T. ALBARRACÍN*, Secretario del Concejo Provincial"[614].

El entusiasmo y compenetración de la población en cooperar económicamente al esfuerzo de guerra, llevó al Gobierno a promulgar el 7 de abril, un decreto destinado a organizar y centralizar la recaudación de donativos de peruanos y extranjeros para sostener la guerra, así como su reglamentación[615]:

"Art. 1° Fórmase una Junta que se denominará "Junta Central Administradora de Donativos para la guerra de Chile" compuesta de 25 miembros que el Gobierno nombrará por decreto separado.

Art. 2° Esta Junta recibirá los donativos de toda especie y los tendrá a disposición del Gobierno.

Art. 3° Todas las solicitudes que se dirijan al Gobierno haciendo donativos y ofrecimientos para sostener la guerra se remitirán a la Junta para que haga efectivo éstos.

Art. 4° La Junta se pondrá en relación con todas las sociedades y personas que traten de suministrar auxilios, a fin de que centralicen todos esos elementos para que se apliquen exclusivamente a las necesidades de la guerra, de la manera más provechosa y conveniente.

Art. 5° La Junta pondrá diariamente en conocimiento del Gobierno, los

recursos y auxilios de que disponga para que determine su especial aplicación.

El Ministro de Estado en el despacho de Hacienda queda encargado del cumplimiento de este decreto.- *M.I. PRADO - RAFAEL DE IZCUE*".

El Peruano comentaba muy favorablemente sobre la conformación de la Junta Administradora y la calidad de sus 25 miembros, como sigue:

"Art. 1°. Relación de integrantes:

Ilustrísimo señor Obispo P.J. Tordoya, monseñor J.A. Roca, Nicolás Rodrigo, Melitón Porras, Jorge Bresani, Manuel Elguera, José Vicente Oyague, I. Osma, C. Canevaro, D. Derteano, J.J. Loayza, F. Marriot, A. Denegri, P.J. Calderón, B. Figari, J. Unanue, J. Calderón, V. Gil, M.O. de Villate, Manuel Candamo, J. Lucas Oyague, M. Moscoso Melgar, Bernardo Roca y Boloña, J. Gallagher, J.R. Espinoza.

Art. 2°. La Junta establecerá de acuerdo con el Ministerio de Hacienda y Comercio, las reglas para el ejercicio de las altas funciones que el Gobierno le confía, y la distribución de estos entre sus miembros. *PRADO - IZCUE*".

A los pocos días, *El Peruano* transcribía la comunicación que el Presidente de la Comisión, don J.J. Loayza, dirigía a los departamentos, e integrantes de la Junta Central de Administración de Donativos:

"Instalada el 8 de abril la Junta Central Administradora de donativos para la guerra, se procedió desde luego al nombramiento de cuatro distintas comisiones, a fin de facilitar los trabajos y hacerlos más provechosos en sus resultados y habiéndoseme dispensado el honor de presidir una de esas comisiones la que tiene por objeto entenderse con las autoridades departamentales y corporaciones municipales, me es satisfactorio dirigirme a US. a fin de que se digne promover, ordenar y centralizar en las diferentes provincias del territorio de su mando las voluntarias ofrendas que el patriotismo se apresura a poner en manos del Gobierno, para ayuda de los gastos de la injustificable guerra a que se nos ha provocado, y en la que el nombre peruano quedará a la altura de sus gloriosas tradiciones.

El entusiasmo patriótico del que a cada instante tenemos elocuentes y conmovedores testimonios, me excusa de consignar en este oficio recomendación alguna respecto de la importancia del asunto que lo motiva.

US. se servirá comunicarme en cada correo el estado de las colectas para que la Junta Central Administradora, pueda impartir las órdenes convenientes.

En esta misma fecha y con idéntico fin me dirijo al señor Prefecto de esa provincia litoral, con cuyo funcionario puede US. ponerse de acuerdo para que los trabajos de las corporaciones municipales y los de las autoridades políticas marchen en perfecta armonía"[616].

1. GUERRA SICOLÓGICA CONTRA EL PERÚ

Una manifestación de la acción planeada son las cartas fechadas en Santiago el 8 y 11 de abril, que Justiniano Sotomayor, hombre influyente en la política de Chile y hermano del coronel Emilio Sotomayor, en ese momento Jefe del Estado Mayor General del ejército chileno en campaña, enviaba al Presidente Daza propiciando una alianza entre Chile y Bolivia para anexar parte del territorio peruano entre Arica e Islay, a cambio de dejar a Chile todo el litoral boliviano más la provincia de Tarapacá entre el Loa y Camarones. Ambas cartas no merecieron respuesta de Daza, demostrando un alto concepto de la lealtad. Se divulgaron en *El Peruano* merced al envío de copias legalizadas al Ministro de Relaciones Exteriores, el 8 de mayo, por el Ministro Plenipotenciario de Bolivia, Zoilo Flores. Al comentarlas al día siguiente, confirmaba que el Gobierno chileno propuso a Lavalle la desmembración de Bolivia y la repartición de su territorio con Perú, rechazada en su oportunidad[617].

Otra demostración la constituye el informe del Ministro Quiñones a Lima sobre las manifestaciones del Cónsul de Chile en La Paz, don Alejandro Granier, boliviano, al Ministro de Justicia de Bolivia, don Julio Méndez que decían:

> "Los intereses y conveniencias de Bolivia estaban porque se uniesen con Chile para apoderarse de la escuadra del Perú y tomar Arica, aun cuando Chile se adueñara del litoral de Bolivia"[618].

Una crónica del 26 de abril, del corresponsal *Atahualpa* en Arica, comentaba sobre una carta particular de Santiago que decía haber leído. En ella, se hablaba de un proyecto de ley en el Congreso chileno, por el cual se pedía un diputado y un senador por Tarapacá señalando límites para que sirvieran de base a cualquier tratado: Chile limitaría por el Norte con las provincias de Arica y Tacna, que cedería a Bolivia, junto con todo el territorio que se extendía hasta Mollendo inclusive, o sea el departamento de Tacna íntegro. Este plan tenía por objeto contentar a los bolivianos; además obligaría al Perú devolver por el Norte una parte del territorio que los peruanos habían usurpado al Ecuador. Las salitreras de Antofagasta quedarían de hecho como chilenas y las de Tarapacá, junto con las guaneras, serían la mitad para resarcir los gastos de la guerra y la otra para entregarla a los ingleses en pago de la deuda peruana[619]. Como guerra sicológica respondía a un plan que se concretaría en gran medida primero en 1884 y finalmente en 1924.

El Comercio ilustraba también sobre este tipo de operación, al

publicar una carta fechada en París el 1° de mayo de un tal *Nemo*, llegada a este diario en los primeros días de junio por vía marítima. En ella comentaba las apreciaciones de la prensa francesa sobre la guerra durante abril que, a su entender tenía juicios erróneos que mostraban simpatía hacia Chile, sin echar de ver que todas las noticias eran de origen chileno venidas por cable. Explicaba que ni la Legación peruana en París ni la Comisión Fiscal habían tomado acción para pedir rectificación, en contraste con los agentes chilenos, que mostraban una gran actividad enviando datos a los principales diarios de París, y escribiendo artículos con el propósito de inclinar la opinión a su favor, aprovechando la inacción de los peruanos. *Nemo* no acusaba a nadie, pero extrañaba que habiendo transcurrido tres semanas desde la recepción de la última noticia de la guerra, no se hubiera alzado una sola voz para vindicar la causa del Perú. Al indagar sobre este silencio en París, se le contestaba: "¿Qué quiere que hagamos? No sabemos nada. El telégrafo está en manos de nuestros enemigos. Por Estados Unidos los partes llegan con 10 ó 12 días de atraso. Esperamos noticias y datos y entonces obramos".

Para corroborar lo dicho remitía un conjunto de artículos de cuyos textos resaltaba la falta de imparcialidad, y que sabía de muy buena fuente, que muchos de ellos estaban escritos por chilenos o bien la Legación suministraba los datos. Las notas habían aparecido entre el 15 y 30 de abril en *La Liberté*, *National*, *Le Temps*, *Republique Francaise* y *Les Debates*. En general acusaban al gobierno boliviano con anuencia del gobierno peruano, de provocar hostilidades contra Chile, con el fin de apoderarse de las salitreras y explotarlas por su cuenta. Pero además, consignaba que esas afirmaciones las habían obtenido de un diario inglés, *Evening Standard*, favorable a la causa chilena.

El *Journal du Commerce Maritime et des Colonies* del 13 de abril, sin embargo, criticaba la invasión del territorio boliviano, sin declaración de guerra previa. La nota fue refutada por el secretario de la legación chilena y su texto, extenso, publicado en la edición del 27 de abril del mismo diario, del que solo se transcribe el párrafo siguiente: "En verdad, el Perú y Bolivia, con una perfidia internacional sin excusa, tratan de establecer un monopolio por medio de la expoliación, mientras Chile no tiene más bandera que el respeto a la fe de los tratados y a la libertad de las industrias nacional y extranjera".

El periódico se reafirmó en sus puntos de vista sobre la ilegitimidad del desembarco de tropas chilenas en territorio boliviano, "antes de una previa declaración de guerra", y además criticaba haber

ocupado no solo ese territorio que decían reivindicar, sino también el resto del litoral boliviano. El resultado, sin embargo, fue que a raíz de la guerra Chile quedaba como el productor monopólico por muchos años. Ahora bien, en este asunto no solo se jugaban los intereses de los tres países, sino también el de los tenedores de bonos extranjeros, particularmente europeos. Así, entre los periódicos enviados por *Nemo*, estaba *Credit National* que reproducía dos cartas de tenedores de bonos que siguieron la peregrina idea de confiar sus intereses a Chile, poniéndose los acreedores del Perú bajo la protección de la bandera chilena, ya que nada podían sacar del Perú!

Comentaba *Nemo*, que en Londres los fondos chilenos que estuvieron a 54 cuando comenzó la guerra, cayeron a 48, volviendo a subir al declarar Chile que seguiría pagando los intereses, manteniendo en suspenso la amortización. En efecto, una carta de los agentes de varios empréstitos de Chile a la Bolsa de Valores de Londres de fecha 24 de abril, publicada en la edición del 12 de junio de *El Mercurio*, puntualizaba que a partir del 1° de mayo Chile suspendía las amortizaciones, pero seguiría abonando los intereses. Este mismo diario con fecha 12 de junio, transcribió de *Los Tiempos de Chile*, una noticia referida a los tenedores ingleses de bonos del Perú, proponiendo al Ministro de Chile en Londres, se les permitiera extraer guano del litoral de Tarapacá para pagarse, ofreciendo en cambio abonar cinco pesos a Chile por cada tonelada como derecho de exportación, de lo cual el Gobierno ya había sido informado, lo que en todo caso manifestaba la poca o ninguna esperanza de los tenedores de bonos de que el Perú les pagase alguna vez[620].

Otro caso de manipulación de la noticia, está en el *Daily Telegraph* de Londres, del 16 de abril, traido en el vapor procedente de Panamá y que arribó al Callao el 23 de mayo. El citado diario consignaba un telegrama originado en Lima el 14 de abril, que decía: "Costa bloqueada; escuadra inútil; Perú aceptando condiciones favorables; derechos sobre salitre serán bajados o igualados; continúan las negociaciones; Piérola activo por la paz; mucho depende de la contestación encaminada hoy". Como se puede apreciar, el telegrama no podía haber sido enviado de Lima el 14 de abril, pues ya para esa fecha el control del cable lo tenía Chile. Sobre el contenido es fácil imaginar que respondía a un enfoque de guerra sicológica contra el Perú entre los neutrales[621].

Otro caso de propaganda se aprecia en la nota del 15 de mayo, del Cónsul General del Perú en Hamburgo, Aníbal Villegas, al Ministro de Relaciones Exteriores. En ella, Villegas manifestaba que hasta ese día

no había recibido noticia oficial del estado de guerra por correo, o por telegrama vía alguno de sus agentes, situación que conocía por notas periodísticas europeas desde comienzos de abril, así como del bloqueo de Iquique, la destrucción de lanchas, muelles y elementos del carguío de guano, para impedir su exportación. Expresaba su ansiedad por la falta de noticias y su preocupación por el futuro.

Por otro lado, ante noticias del Ministro Plenipotenciario del Perú en Italia sobre posibles despachos de pertrechos de guerra para Chile por Hamburgo, estaba empeñado en verificar con las autoridades tal exportación, y en todo caso decía, "daré todos los pasos que me sean permitidos para estorbarlos", agregando que el Inspector Fiscal lo había autorizado hacer uso de sus fondos para impedirla. Aprovechaba Villegas para comentar artículos sobre la guerra aparecidos en el *Times* de Londres y en la *Gaceta Oficial* de Berlín. El primero se refería al Perú en términos "altamente injuriosos". En cambio, el segundo solo mencionaba el envío del buque de guerra *Hansa* y otro más a estacionarse en el Pacífico, para vigilar sus intereses. Hacía hincapié en que la prensa de Hamburgo se mantenía neutral[622].

Otro caso lo ofrecía el Ministro Plenipotenciario del Perú en las Repúblicas del Plata, A.V. de la Torre quien, desde Buenos Aires con fecha 27 de mayo, informaba al Ministro de Relaciones Exteriores que desde el 24 estaban difundiéndose telegramas originados en Chile sobre el combate de Iquique, en el que la *Covadonga* había echado a pique a la *Independencia* varada en punta Grueso; y que la *Esmeralda* antes de rendirse al *Huáscar* "pegó fuego a su santa bárbara". El 25 de mayo, ante preguntas del Presidente argentino sobre tales noticias y no habiendo recibido información oficial alguna, solo atinó a contestar que el incendio de la *Esmeralda* podía deberse a las bombas del monitor, o éste la hubiera echado a pique por espolonazo. Respecto al combate *Independencia* vs. *Covadonga*, aventuraba opinión sobre el hundimiento de esta última por la fragata.

En la mañana del 26, sin embargo, la Legación chilena logró se publiquen partes oficiales de tenor parecido, pero en la tarde circulaban otras noticias que en cierta medida confirmaban el supuesto del hundimiento de la *Esmeralda* por espolonazo. Hasta el 27, decía de La Torre, nada concreto se sabe sobre la fragata, pero alimentaba la esperanza de una falsa noticia sobre su pérdida. Para el supuesto caso de haberse perdido por varada, había logrado que en Buenos Aires se convencieran que la *Covadonga* no tenía nada que ver con el accidente, y más bien tratase de huir entrando a puerto para no hundirse.

Remitía recortes de periódicos para que se pudiera apreciar la opinión general allí, respecto de la cual había hecho todo lo posible para uniformarla. Finalmente, concluía: "Como semejantes noticias no pueden menos de influir en ciertos momentos y causarnos perjuicio, insisto en manifestar a US. la necesidad de que se me trasmitan todas las importantes por telégrafo, vía de Europa o Tupiza".

La nota de La Torre tenía fecha 27 de mayo. Solo sesenta días después, la decisión de Lima fue acusar recibo y "cuidar de rectificar siempre las noticias de origen chileno en vista de los datos que se le envíen por este despacho".

En la Sección Actualidad, *El Peruano* se refería a la manipulación cablegráfica de Chile para difundir noticias falsas o inexactas sobre la guerra y su desarrollo. Así menciona que *El Porteño* de Buenos Aires, cuyo artículo transcribió, dudaba de las noticias sobre el combate de Iquique, resaltando que si la noticia sobre la *Esmeralda* hubiera mencionado "ha volado" en vez de "había volado", la hubiera creído, dudando además que la *Covadonga* hubiese hundido a la fragata. Finalmente, transcribía un artículo de *La Nación* sobre el combate de Iquique en el que se comentaba que las noticias venidas por el telégrafo eran incompletas y vagas. También transcribía otro artículo titulado "Chile y el Perú" de *El Promotor* de Barranquilla, del 24 de mayo, que expresaba que Chile tenía de hace años "la obsesión de guerra al Perú"[623].

Obsesión de guerra al Perú, y por eso *El Independiente* de Chile comentaba que convenía conocer al enemigo, lo cual formaba parte del proceso de Apreciación de Inteligencia. Por ello reseñaba datos, algunos subjetivos, sobre cuatro jefes de marina en servicio, que revelaba su recolección en el tiempo. Dos de ellos habían intervenido en el combate de Chipana, los otros dos participaron días después en los combates de Iquique. Veamos la reseña:

> **"Aurelio García y García.** La educación preparatoria de este marino fue tan completa como era posible; pero en la época que la recibió el nivel intelectual del país estaba bastante abatido. Está dotado de una inteligencia clara y de un carácter perseverante y ambicioso, que le han servido de estímulo para perfeccionar sus conocimientos. Es autor de varias publicaciones referentes a su profesión, en que ha sabido aprovechar los conocimientos de otros autores; y su experiencia, que no puede ser ni extensa ni exenta de preocupaciones creadas por el espíritu nacional, ejerce sobre él gran influencia.
>
> Fue encargado de la construcción de la fragata *Independencia*, que costó más de lo que valía y se puso en desacuerdo con Salcedo, que dirigió la del *Huáscar* y que sin duda era más capaz que él en la comisión

que desempeñó. Durante la guerra con España, el señor García fue a los Estados Unidos y compró los monitores por un precio excesivo. Esto dio lugar en aquella época a críticas que parecen fundadas.

Hasta que tuvo lugar la revolución del Callao, encabezada por él, disfrutaba de la reputación de un oficial valiente, aunque no había tenido ocasiones de probarlo. Después de ella su valor se ha puesto en duda y el combate reciente entre la *Unión* y la *Pilcomayo* con la *Magallanes*, no lo vindica por cierto de ese cargo.

Conociendo los antecedentes y el carácter del señor García, es de esperar que mandando en jefe, por falta de sagacidad desorganice, y que ocupando puesto subalterno sea caviloso e insubordinado.

Miguel Grau. Se ha formado en la escuela del trabajo, y está dotado de gran actividad y de una firmeza tranquila que le será útil en los combates. Su inteligencia e instrucción son inferiores a las del señor García, y sin embargo como jefe y como subalterno puede prestar servicios más importantes que su compañero y competidor y lo llamamos competidor, porque entre ellos existe una rivalidad profunda, que apenas se contiene dentro de los límites de la cortesía.

Tanto el señor García como el señor Grau, son más bien marineros que artilleros, lo que da a nuestros jefes una ventaja positiva sobre ellos, porque el marinero ha sido reemplazado por el mecánico y el artillero tiene cada día mayor importancia.

El señor Grau es vigilante, severo en la disciplina y se le tiene generalmente por bravo, sin que haya tenido oportunidades de probarlo, porque en las guerras civiles no ha habido combates de mar y Abtao fue un cañoneo de larga distancia, en el cual su buque anclado, no corrió peligro de ser tocado por las balas enemigas; pero estamos persuadidos de que cuando se presente la ocasión, el señor Grau cumplirá sus deberes.

Juan Guillermo More. Se recomienda por su moderación y buenas maneras, pero no reúne las cualidades de carácter y de ciencia que demanda el mando de un buque.

Nicolás Portal. Tiene alguna práctica de mar y parece dotado de energía, pero le falta inteligencia y ciencia. García y García que lo malquiere, dice de él que está reñido con la verdad, pero este juicio puede provenir de rivalidades. En el mar no conocemos ninguna proeza de Portal que le dé derecho a la reputación de bravo de que disfruta; pero como prefecto de Iquique dio pruebas de una honradez incontrastable" .

El 24 de abril el Presidente Prado dirigió un Mensaje al Congreso Extraordinario instalado en esa fecha. En él se refirió a la declaratoria de guerra. A poco, el *Diario Oficial* de Chile, comentaba ese mensaje, buscando resumir todas sus disculpas y acusaciones como sigue: "Para que el Gobierno del Perú pudiera hoy enrostrarnos precipitación de nuestros pasos a más de la pretendida ocultación de éstos, sería menester que nos probara que en tiempo oportuno gestionó con

Bolivia para traer a su Gobierno a mejor acuerdo, o siquiera para obtener de su Cancillería menos precipitación y violencia de sus determinaciones"[624].

El Peruano, en su sección Editorial, con el título "Los descargos del *Diario Oficial*", expresaba que "Chile ha entregado la redacción de su periódico oficial a un extranjero que sirvió también a sueldo en el Perú y que insulta a Prado". Además, el Perú trabajó cerca del Gobierno de Bolivia oficial y amistosamente para evitar la guerra, lo cual demuestra al reseñar todas las notas intercambiadas entre el 2 de enero de 1879 y el 27 de febrero con el ministro Quiñones y las de éste con el de Relaciones Exteriores de Bolivia[625].

Todo el tráfico de pertrechos de guerra lo hacía el Perú vía istmo de Panamá, generando una situación favorable a Chile para la guerra sicológica, que los cónsules peruanos neutralizaron con éxito, como se aprecia en varias comunicaciones que enviaron al Ministro de Relaciones Exteriores[626].

Así, el 18 de junio el cónsul L.F. Márquez informaba que desde su llegada a Panamá se puso como objetivo "influir en el ánimo de los redactores de los periódicos de Panamá para que sostuvieran nuestra causa", combatiendo la figura de la neutralidad restrictiva del istmo, para lo cual recurrió al suministro de información abundante y veraz que rebatiera los argumentos de los agentes chilenos. No respetar la neutralidad carecía de razón por la situación especial del istmo como zona de libre tráfico, que traicionaría los principios de Colombia, y el Derecho Internacional. Era obvio el perjuicio para Perú y Bolivia, pues Chile tenía la vía trasandina y del Estrecho para proveerse de material bélico sin riesgo de interdicción. Márquez logró el apoyo gratuito de dos periódicos: *El Amigo del Pueblo* y *El Cronista*, redactados por Alvaro Contreras y Víctor Dubarry, respectivamente. Otros dos periódicos, *La Estrella* y *El Precursor*, por manifestarse contrarios a la Alianza merecían una solución diferente, esto es, una subvención pedida ya al Gobierno en cartas personales, en las que había expuesto con claridad que nada lograría si no se les subvencionaba. Los fondos ofrecidos no los llevó el señor Solórzano, como se le anunciara; y el señor Miró Quesada, que también la ofreció, nada logró, pues *La Estrella* siguió publicando artículos adversos al Perú. Expresa Márquez que los agentes chilenos acudían con mucho dinero a esos dos diarios importantes del istmo, que a su vez influían en el *Times* de Londres, y en el *Times* y *Evening Post* de Nueva York. Márquez propuso fundar un periódico propio que sirviera de fuente a los agentes peruanos

en los diarios de Europa y Estados Unidos, influencia que no se podía ejercer mediante los diarios limeños y el *South Pacific Times*, pues llegaban con retardo para contrarrestar la campaña chilena. Obviamente requería de una inversión, que en el tiempo se recuperaría con creces.

Pero no por eso Márquez se desanimó, sino que logró que *La Estrella* publicase un artículo suyo bajo seudónimo, en defensa del Perú, cuya copia remitió a Lima. De todas maneras, confiaba conquistar a *La Estrella* en poco tiempo. Un par de semanas después, el 2 de julio, Márquez volvió a escribir a Lima y se refirió a un reclamo que había merecido la aprobación de J.A. de Lavalle, en tránsito al Brasil y de Miró Quesada, reclamo que pidió fuese publicado en Lima para que la República viera que sus intereses en Panamá no estaban descuidados. Agregaba que las gestiones de Miró Quesada con *La Estrella* habían logrado moderar su tono hostil, pero que no era posible sin fondos, contrarrestar sus ataques visto que su director, señor Royd, era un encarnizado enemigo del Perú, a pesar de ser agente de los señores Grace Hnos. y de la Compañía Telegráfica.

El 16 de julio, nuevamente Márquez informó que a pesar de haber pagado una fuerte suma a *La Estrella* por la publicación del Contramanifiesto peruano, seguía actuando contra el crédito del Perú. Su silencio solo se podía lograr pagando una considerable suma, o fuerte subvención, y por eso Márquez insistía en su idea anterior de establecer un periódico propio que irradiase noticias nuestras conjurando la propaganda chilena.

Finalmente, el 27 de agosto, Márquez informó que Miró Quesada llegó a un acuerdo con James Royd, editor de *La Estrella de Panamá*, según el cual recibiría una fuerte subvención del Gobierno, cuyo monto él ignora, para dejar de hostilizar los intereses peruanos. Sin embargo, el editor comenzó a cobrar elevadas sumas por mensualidad y artículos, que él no podía atender por carecer de instrucciones.

Otro caso se aprecia en una crónica del semi-diario guayaquileño *La Nación*, que dudaba de la veracidad de las atrocidades denunciadas por la prensa peruana cometidas por la escuadra chilena en los puertos del sur. Parece, dice *El Comercio* de Lima, que no se inspiraba en la misma fuente que la opinión pública de su patria, ni pensaba de igual modo que el gobierno ecuatoriano; parecía ser el eco de la colonia chilena en Guayaquil, pues de otro modo no se explica cómo es que disculpaba a los incendiarios chilenos[627]. Cabe recordar que ya Joaquín Godoy se encontraba de Ministro residente en Ecuador.

Una crónica en *El Comercio* se refiere a varios artículos del *Star & Herald* de Panamá, periódico yanqui, decidido campeón de los intereses chilenos en el istmo. La crónica demuestra que el periódico era hostil al Gobierno de Colombia y a las autoridades del istmo, para servir a los intereses chilenos. Estas simpatías no eran producto de pasión o sentimientos sino del cálculo, según el cual considera a "Chile como un agente austral para la propagación de la raza anglo-sajona en nuestro continente". El periódico pretendía que Colombia se declarase neutral, prohibiendo en absoluto el tránsito de armas. La crónica limeña demuestra que tanto por el derecho internacional cuanto por antecedentes de otros países, ello no era posible. Además, Perú y Colombia tenían nexos muy profundos. Así destaca que por cada colombiano residente en Chile, 45 radican en el Perú, sumando millares. Algunos colombianos detentaban puestos públicos; más de 200 se han ofrecido voluntarios contra Chile; muchos peruanos son amigos y condiscípulos del Presidente de Colombia y del Secretario Alemán. Además, es seguro que en Colombia celebran con entusiasmo las acciones de Grau, por sus vínculos familiares. *El Star & Herald* no debilitó las relaciones Perú-Colombia[628].

Se ha comentado cómo es que aquella disposición del Gobierno de Chile prohibiendo el intercambio de periódicos chilenos con los de la Alianza no dio el resultado buscado. Si bien no ocurre intercambio formal por ambas partes, la realidad es que tanto allá como acá, los periódicos llegaban a uno y otro lado con intervalos de 7 a 11 días, conducidos en los vapores de la carrera, cuyos contenidos eran objeto de comentario o no, aun cuando hubieran transcurrido muchas semanas de la ocurrencia del hecho o de su comentario. En uno de estos numerosos casos, el Corresponsal de *El Mercurio* relataba que con motivo de la recaptura de la goleta *Coqueta* fueron apresados varios tripulantes peruanos de la dotación del *Huáscar* que la llevaban a Arica. El corresponsal mencionaba que las confesiones de estos tripulantes arrojaban luz sobre los acontecimientos del 21 de mayo, al extremo de decir que poco antes de que comenzara el combate, "principiaron oficiales y tripulantes del *Huáscar* a echarse entre pecho y espalda copa tras copa a fin de criar valor. Cuando se disparó el primer tiro, solo el comandante Grau y dos oficiales (entre ellos el teniente Velarde) tenían sus cabezas en buen estado. Los demás se hallaban sumergidos en la más lastimosa embriaguez"[629], más otra serie de barbaridades, que por supuesto ayer como hoy, merecen repudio, al margen de que uno de los jefes embarcados fuese el abuelo de quien

esto escribe. En la guerra sicológica, se dice, todo vale, pero este caso no fue rebatido en su momento porque quizás se consideró que no valía la pena hacerlo. Pero el caso concreto es que era parte de la acción sicológica en Chile y de la guerra sicológica contra el Perú, pues *El Mercurio* tenía plena certeza de que sería reproducido en el Perú, como en efecto lo fue. De todas maneras, hay la convicción de que tal afirmación no fue tomada en serio por las autoridades navales, políticas y gente ilustrada de Chile, porque así lo confirman todos los eventos posteriores en la guerra.

Otro caso de manipulación de la noticia se evidencia por la publicación en todos los diarios chilenos, de una carta de felicitación de los oficiales del H.M.S. *Turquoise* por el heroico desempeño de los marinos de la *Covadonga*. Hechas las averiguaciones por el Ministro Residente de Inglaterra en Lima, Spencer St. John, a bordo del citado buque inglés, sus oficiales respondieron que era la primera noticia de tal carta, y "se mostraron indignados de que se creyera a oficiales ingleses capaces de suscribir semejante documento"[630].

En su sección *Actualidad* y con el título "Las noticias de origen chileno son falsas", *El Peruano* comentaba sobre la tergiversación de las noticias y su manipulación del telégrafo, y de ahí un alerta del *Times* de Londres: "Noticias peruanas, oficiales y extraoficiales, contradicen los telegramas de Valparaíso, sobre el progreso de la guerra, y advierten que como Chile tiene bajo su dirección las comunicaciones, las noticias son por consiguiente parciales"[631].

Finalmente, un artículo de *La Opinión Nacional* expresaba: "La verdad se abre camino tarde o temprano. Tanto *La Estrella de Panamá* como el *Courier des Etats Unis* y otros diarios, han modificado su tono adverso al Perú y aún admitido y consagrado la verdad de los hechos que han tenido lugar en los últimos meses. Las tristes victorias chilenas quedan desvanecidas y en la picota las imposturas de la prensa"[632].

En efecto, no siempre las noticias que aparecían en periódicos extranjeros respondían a la propaganda chilena, pues en ocasiones eran totalmente erróneas en cuanto a la verdad de los hechos. Así, por ejemplo, el *Daily News* de Londres, en un artículo del 25 de noviembre de 1879, bajo el título "La Guerra en América del Sur", consignaba que la guerra comenzó a principios de marzo al expulsar el Gobierno boliviano a los chilenos de una faja del litoral en disputa, y que el Tratado secreto Perú-Bolivia había sido suscrito apenas tres semanas antes, esto es en 1879. Comentaba, asimismo, que el combate del

21 de mayo podría considerarse como un empate, pues la pérdida de la *Esmeralda* podría darse como balanceada por aquella de la *Independencia*, algo aceptable desde un punto de vista numérico mas no del poder combatiente artillero. En otro pasaje, expresaba que el *Huáscar* demostró ser un formidable enemigo, habiendo sido operado con gran habilidad y escapado de los más rápidos blindados chilenos, amenazando la costa y atacando a sus transportes.

La situación de ventaja en la comunicación la comentaba *El Comercio*, manifestando que por el cable trasatlántico nuestros enemigos estaban a un día del continente europeo; a día y medio de Estados Unidos y Panamá; a pocas horas del Brasil y a algunos minutos de Buenos Aires. El Perú, decía, necesita seis días por lo menos para transmitir una noticia por la vía de Colón a Inglaterra o Francia; siete días para que llegue a Río de Janeiro, Nueva York y Buenos Aires, que era tiempo suficiente para permitir al Gobierno de Chile preparar según sus conveniencias, la opinión de los Estados neutrales, desfigurando sucesos, interpretando a su modo los acontecimientos, o alterando a su arbitrio la verdad de los hechos, lamentando que no se tuviera cable a Panamá ni siquiera telégrafo de Pimentel a Paita[633].

2. *ACCIÓN SICOLÓGICA DEL PERÚ*

El Comercio en su edición vespertina del 2 de abril, referente a la noticia consignada en la matinal sobre la inminente declaración de guerra, enunciaba una serie de razones que podría exhibir Chile para justificar una declaratoria de guerra, pero completamente inaplicables. Solo hubo una que no mencionó: la existencia del Tratado con Bolivia. Quizás no conocía de ella, o conociéndola juzgó inoportuno difundirla, mientras no la diera a conocer a la opinión pública el propio Gobierno. Lo más probable es que fuese esto último. En otro párrafo expresaba que:

> "Chile se jacta de poseer blindados poderosos y de tenerlos tripulados por hombres de un arrojo irresistible; nosotros hacemos constar simplemente que tenemos marinos dispuestos a hundirse con sus barcos, si no pueden cumplir la orden de echar a pique los contrarios. Se habla con mucha generalidad de la adquisición de un nuevo y poderoso buque, que vendrá a reforzar nuestra Armada. Si es así, nuestra preponderancia marítima sobre Chile estaría fuera de duda; pero aquel recurso no es indispensable, nuestros elementos actuales bastan para hacer frente a las naves chilenas que pretenden traernos la guerra. Si ha sido posible conseguir un nuevo blindado en Europa, no debemos dudar de que a la fecha

enarbola ya ese buque la bandera peruana. Si nuestra Armada no recibe este refuerzo, la conducta del Gobierno hasta el día, le da el derecho de exigir que se crea que ha sido absolutamente imposible adquirirlo. Por fortuna no necesitamos fincar nuestras patrióticas esperanzas en nuevos elementos de guerra; los que hoy posee el país, en manos de los vencedores de Abtao y el Callao, son suficientes para garantizar la honra del Perú. Calma y moderación sea nuestra divisa; confiemos en el patriotismo de nuestro Gobierno y en la pericia y decisión de nuestros marinos"[634].

Ese editorial abarcaba varios aspectos. Uno, que dejaba el turno al Gobierno para que fuese quien anunciara la existencia del Tratado de 1873 con Bolivia, que vendría a ser el pretexto para la declaración de guerra; otro, una exagerada superioridad o igualdad de poder naval aún sin el supuesto reforzamiento con otros elementos de guerra; que con el poder naval del momento era suficiente y de no poder adquirir el blindado del que tanto se hablaba, no sería necesario el refuerzo, pues se confiaba en la pericia y decisión de nuestros marinos; y finalmente, confianza en la acción del Gobierno. Era un mensaje sicológico destinado a convencer de que no había razón para la guerra y que en todo caso debía confiarse en la escuadra peruana con o sin refuerzo, pues el patriotismo y capacidad de los marinos era un hecho, neutralizando así un sentimiento derrotista desde el comienzo. Pero *El Comercio* sabía el estado real de la Escuadra, conforme se ha anotado en el capítulo anterior al reseñar la entrevista de Prado con Miró Quesada en marzo. Sería el propio Prado días después en el Callao, el 17 de abril, día de la llegada de la *Unión* y la *Pilcomayo*, procedentes de su expedición al Sur, encontrándose Prado en la Prefectura del Callao después de visitar a la *Independencia* en la bahía, el que ante la exigente manifestación de los chalacos para que les dirigiera la palabra, expresara, según reseña *El Nacional*, entre otras cosas lo siguiente:

"Me afano para poner en buen pie nuestra escuadra. Quisiera con los alientos poner nuestras naves en condiciones aparentes para que puedan batirse con esperanza de buen éxito. La guerra nos ha tomado por sorpresa. Los chilenos estaban preparados para la guerra; nosotros por desgracia, no lo estábamos, porque confiábamos en la paz. No conviene, por ahora, mandar uno, dos o tres buques; no hay esperanza de éxito y su pérdida sería muy sensible. ¿Queréis que mande a la *Unión*, *Huáscar* y *Pilcomayo*? Nuestra escuadra no está en actitud de batirse, sería muy posible su pérdida y entonces me echaríais en cara mi falta de previsión. Tan luego como he recibido las últimas noticias, he volado a ver si logro hacer avanzar el alistamiento de los buques que aún faltan para escarmentar a Chile"[635].

He aquí dos percepciones opuestas. La más real era la de Prado.

El 16 de abril, el Ministro de Relaciones Exteriores ofició al Ministro Plenipotenciario del Perú en Bolivia, J.L. Quiñones en los términos siguientes:

"Al acusar recibo a la importante nota de US. del 3 del presente en que da cuenta de la actitud asumida por el Gobierno de Bolivia con motivo de las noticias recibidas en La Paz el 30 de marzo último y de la disposición manifestada por el pueblo en favor del Perú, me es grato decirle que continúe informando con el mismo celo al Gobierno tanto del estado de la opinión como del curso de los sucesos que se vayan desarrollando en ese país.

Por lo que hace al efecto que en el Perú ha producido la declaración de guerra se informará US. por el periódico oficial que se le remite"[636].

Todo indica que el 26 de marzo Quiñones manifestó a Lima su opinión contraria para apoyar operaciones sicológicas en Bolivia, conforme se aprecia de una nota de Irigoyen del 11 de junio, con el texto que sigue:

"Quedo impuesto del oficio de US. de 26 de marzo último N° 109 en que manifiesta la inconveniencia de establecer un periódico que defienda en esa capital los intereses de la Alianza, y en especial los del Perú, o bien subvencionar a uno de los periódicos allí existentes. Creo que las acusaciones que se formulan allí contra el protocolo de subsidios principiarán a desaparecer cuando se sepa que el Perú, guiado por un espíritu de perfecto acuerdo entre los dos países y deseando hacer desaparecer todo motivo de queja por parte de Bolivia, ha accedido a la solicitud de Flores, Plenipotenciario boliviano a fin de formar un nuevo protocolo introduciendo modificaciones en lo estipulado en el Protocolo primitivo. Esta franca explicación que US. debe hacer confidencialmente cuando lo juzgue necesario, basta para suprimir todo recelo, que en las actuales circunstancias pueden ser funestas para la alianza. Si a pesar de este paso, creyere US. conveniente servirse allí de la prensa periódica, debe manifestar a este Despacho la forma que sería más oportuna y el gasto que dicha medida exigirá.

Pero conviene tener presente que las publicaciones que en último resultado importaría una defensa del Perú, podrían crear antagonismos y hacer creer que perseguimos otro fin que el de la Alianza.

US. que conoce las condiciones de la opinión pública en ese Estado y que se encuentra en el teatro mismo de los sucesos, puede apreciar mejor la situación y comunicarme el resultado"[637].

El Peruano en su Sección Editorial con el título "Analizemos", efectúa un examen rápido pero extenso, de los preceptos de la ciencia de la guerra, que además de informar a la población del significado académico y consecuencias de la guerra, podía ser útil a los países neutrales

en su calidad de espectadores, y que es indispensable el registro histórico de las violaciones de los principios del derecho y de las prácticas civilizadas.

En el análisis se hacen comparaciones de los términos embargo y confiscación, como fue el caso actuado por Bolivia con la Cía., así como la expulsión, conceptos todos que tienen partidarios y opositores entre los tratadistas. Nada de eso se puede comparar con los bombardeos e incendio de nuestros puertos de Mollendo, Iquique, Pabellón de Pica y Pisagua, que no pueden hallar defensor, por tratarse de incendio y asesinatos de poblaciones indefensas. El incendio es una obra cobarde, porque la guerra a las casas de madera, a los muebles y a las propiedades del comercio extranjero, en nada, absolutamente en nada, puede servir al enemigo ni facilitarle la victoria. Ya eso no es guerra: es destrucción bárbara y asesinato. Luego cita definiciones de Grocio, Pinheiro Pereira, Masse, Beliu y otras más, que ni justifican ni atenúan la destrucción de lugares indefensos, salvo que se quiera resucitar la teoría del derecho antiguo, "que consideraba enemigo no solo al Estado, sino también a los súbditos y hasta las propiedades, y cuando las guerras tenían casi por exclusivo objeto el botín, la conquista y la subyugación de los pueblos". Cabe anotar que en esa época aún no era conocida la teoría de Clausewitz sobre la guerra. Continúa:

> "La doctrina moderna, de acuerdo con la civilización cristiana y conforme, por lo tanto, con las nociones de la justicia y de la razón, establece una división entre el Estado y el individuo, reconociendo dos entidades esencialmente distintas y separando la defensa individual del estado *ut-singuli*, de la colectiva, *ut-universitas*. Estos principios son profesados por Ortolan, Fiore, Bluntschli, Pradier-Foderé y todos los fundadores y propagandistas del derecho moderno. Todos ellos están de acuerdo en que: no son permitidas en la guerra sino las hostilidades que sean estrictamente indispensables para alcanzar el fin legítimo de ella. Por esto pregunta ¿Y qué fin, persigue Chile cuando arroja bombas de incendio sobre Pisagua, quema y destruye esta población que no encerraba elemento alguno hostil? ¿Qué objeto se propone el Gobierno de Santiago, arrojando el fuego y llevando la ruina a Mollendo y a Huanillos, a Pabellón de Pica y a Iquique, lugares todos indefensos y donde jamás ha existido un solo cañón? ¿Cómo pueden conducir semejantes atentados, propios del salvajismo, al término de la guerra? ¿No se perjudica con ello más a los neutrales que a los peruanos; supuesto que a extranjeros pertenecen las propiedades que Chile ha quemado con una cobardía tanto más insigne, cuanto que sus poderosos blindados no se han atrevido a bloquear siquiera a Arica, único puerto fortificado de nuestra costa del Sur? Así

podemos repetir con sobrada razón: la guerra que está haciéndonos el pueblo del saqueo en Valparaíso y Antofagasta; que se apoderó pérfidamente de un buque español izando falsa bandera; que quema lugares indefensos, es la guerra de los pueblos bárbaros, refractarios a la justicia, al derecho y a la civilización en general"[638].

La iniciativa de Williams Rebolledo, en contra de la decisión de su gobierno, para obligar a la escuadra peruana a combatir en esa área, dio como resultado la destrucción de los puertos por donde se exportaba guano y salitre, cancelando así la generación de divisas que tanto se necesitaban para adquirir armas, buques, pertrechos, municiones y elementos vitales para la población. Sin embargo, un comentario mercantil en *El Comercio*, decía que ante la probable suspensión de la exportación del salitre por efecto del bloqueo de Iquique, los certificados del salitre tenían la garantía de tres millones de quintales métricos en Europa que experimentarían considerable alza, stock que abastecería el consumo por algunos meses[639].

El Peruano, en otra acción tratando de forjar la conciencia de participación de todos los peruanos, sin importar en qué zona estuvieran, manifestó lo siguiente:

"La guerra con Chile es sangrienta, todo revela que será de duración y que necesitamos hacer esfuerzos extraordinarios y vigorosos para satisfacer los reclamos del patriotismo que ha de exigir a los peruanos frecuentes y costosos sacrificios. Contribución de sangre y de dinero, y sin la que la defensa nacional no puede ser amplia y vigorosa, como lo requiere la magnitud de la contienda y los agravios que debemos castigar. No solo se necesita que quieran tomar las armas, sino que se organicen militarmente y hagan con frecuencia ejercicios doctrinales, para que a la primera orden, puedan marchar al teatro de las operaciones bélicas"[640].

Contribución de dinero se lee líneas arriba. En efecto, no solo los residentes en el país hicieron donativos. También lo hicieron los peruanos residentes en el extranjero como suscritores de una erogación por 100,000£ promovida en Europa por el Vice-Presidente Canevaro, que al 15 de mayo alcanzaba la suma siguiente:

Sr. Goyeneche	10,000£
Sr. Candamo	10,000£
Sr. Canevaro	10,000£
Sra. viuda de Cotes	4,000£
Sr. Sanz	5,000£
Sr. Luciano B. Cisneros	2,000£
Sr. Althaus	5,000£
Sr. Araníbar	2,000£
Total	48,000£

Había otras suscripciones de 1,000, 500 y 200£ faltando poco para cubrir el monto total[641].

Con autorización del Congreso, Prado asumió el mando de las fuerzas y se desplazó al Sur. El Gobierno consideró apropiado afianzar el apoyo a esta medida y publicó en *El Peruano* un editorial con el título: "Trasmisión del Mando Supremo", que decía:

"Entra, pues, el Perú definitivamente en guerra, después de haber preparado sus elementos bélicos, con actividad e impaciencia. El Excmo. general Prado, lleva con los valientes soldados y marinos, en sus gloriosos antecedentes y en su experiencia militar, la seguridad de la victoria. Ya ésta nos pertenece ante la conciencia universal, por la justicia y el derecho: las armas harán lo demás. Entretanto, sigamos todos unidos como desde el primer momento del peligro; esforcémonos en dar a las nuevas autoridades todo el apoyo que la gravedad de las circunstancias requieren; afiancemos sólidamente el orden interior; hoy más necesario que nunca, sin omitir sacrificio alguno. Nuestro ejército y nuestra armada van a luchar por la patria, es indispensable organizar nuevos elementos de guerra, que nos permitan dar a la campaña la debida magnitud. Atender al buen servicio actual y prepararse seriamente para mañana: he allí la labor del Gobierno, para la cual cuenta con la decidida y entusiasta colaboración de todos los ciudadanos"[642].

En la Sección Actualidad bajo el título "Revista de los últimos sucesos" se transcribió un artículo del *South Pacific Times*, del 20 de mayo, que decía:

"1. Después de 24 días, el Congreso Extraordinario clausuró sus sesiones el 18. Todos los temas debatidos fueron sobre la guerra. Cumplió el objeto de su convocatoria y autorizó para que el Ejecutivo actuara como más conveniente lo creyere.

2. Se sancionaron varios proyectos de ley sobre:

- Recursos pecuniarios necesarios para la guerra
- Contribución personal
- Impuesto a la exportación de azúcar
- Aumento derechos de aduana
- Empréstito por no más de 8 millones de soles con la garantía de la venta de nueva creación y aumento de 2 millones del monto de billetes de circulación autorizada por el Fisco.

Estos recursos serán suficientes hasta la próxima Legislatura ordinaria

3. El 17 Prado asumió mando de las fuerzas, como General en Jefe y Supremo Director de la Guerra. 1er. Vice Presidente La Puerta encargado de la Presidencia.

4. Autorización para aumentar efectivos en fuerzas de línea, movilizar guardia nacional, "a fin de combinar las fuerzas del Perú con el ejército de Bolivia", ya en Tacna.

5. La escuadra en tres divisiones y sus comandos y los Mayores de Órdenes.

6. La 1ra. División salió al Sur el 16 de mayo por la noche. Prado viajó en uno de los transportes.

7. Entusiasmo por la guerra es mayor. Cuantiosas donaciones de dinero, más ofertas de servicios personales. De los departamentos del Norte y Centro llegan numerosos voluntarios y otros cuerpos se forman, equipan y arman a costa propia, llegan a la Capital. Ha llamado la atención los de Tarma y Cerro de Pasco, que han pasado a formar parte del ejército de reserva. Las Guardias Nacionales acuarteladas en la Capital y Callao.

8. Intercambio de cartas entre Daza y Prado.

9. Carta de retiro y despedida de S. Reyes Ortiz. Se hará cargo de Secretaría General del general Daza.

10. Bolivia ha pedido ser representada por los diplomáticos del Perú en Colombia y Centro América y el Cónsul de Perú en Panamá. El Congreso ha dado su autorización.

11. Legación de Bolivia ha denunciado en Lima maniobras chilenas para dividir la alianza mediante cartas a Daza de Sotomayor.

12. Iglesia peruana aumentó ofrendas generosas de sus intereses y personas. Otros obispos harán lo mismo.

13. Bolivia, por no ser firmante de la Convención de París, no está impedida de ejercer el Corso y ha expedido un reglamento para hostigar el comercio de Chile"[643].

En sesión del 20 de mayo, bajo la presidencia de La Puerta, el Consejo de Ministros escuchó los informes del señor Solórzano respecto a varias comisiones encomendadas a desarrollar en Panamá y entre ellas estaba la siguiente: "Entenderse con los periodistas del Ecuador y Panamá". El Acta, sin embargo, aunque no transcribía el debate del encargo citado, consigna el acuerdo alcanzado a ser desempeñado por Solórzano, a quien se refiriera Márquez en páginas anteriores, en los términos que siguen:

"En cuanto a los medios que se emplearán para hacer benévola a la prensa se acordará lo conveniente por el Ministro de Hacienda y de Relaciones Exteriores. Respecto a ciertos individuos o agentes que proporcionaran datos seguros para apresar cargamentos al enemigo no solo se les dará la mitad de la presa o comiso, sino algo más según la naturaleza de las cosas apresadas"[644].

Uno de los casos de acción sicológica por la prensa, fue aquel de la pérdida de la fragata en Iquique. Cinco días después, *El Peruano* trataba este tema en su Sección Editorial con el título "Audacia muy costosa", en que admitiendo el error de More y la disminución del poder naval, el mensaje buscaba tranquilizar, y así decía:

"Mientras la bandera peruana flamea en el Pacífico, Chile tendrá que

poner en movimiento sus blindados todo el tiempo que estos duren; y tendrá que combatir con un enemigo que no cederá jamás; y que no se arredra por la pérdida de un buque, cuando esa pérdida no ha sido obra de los marinos chilenos ¡¡¡Mientras el *Huáscar* y los otros dos blindados puedan hundir al *Blanco* y al *Cochrane*, nuestros transportes conducir víveres y munición al Sur, y nuestro ejército unido al de Bolivia avanzar hacia el Loa; mientras todas las fortunas sirvan para alimentar la guerra y se escuche en toda la extensión de la República el clarín peruano, debemos confiar en que la victoria definitiva nos pertenece!!! La guerra tiene que ser muy larga para que nos detengamos a mirar el primer obstáculo que hallamos en el camino. ¡Animo y a la obra, sin volver la cara atrás!"[645]

El 24 de mayo el comerciante Francisco Román de Arica, por encargo del corresponsal de *El Comercio*, escribe a ese diario entre otras cosas lo siguiente:

"No hemos tenido oportunidad de ver al señor More, pero se nos asegura que éste se encuentra poseído de la más grande desesperación, y aún se teme su enajenación mental. La opinión pública (de Arica) absuelve a More, y no lo cree culpable en la pérdida del buque. Ha sido un acontecimiento que no ha podido ser previsto por el más experimentado marino. More se ha portado como un héroe; no ha sido más que un hombre desgraciado. La peña en la cual se varó la fragata, no está marcada en ninguna carta, y More no la conocía".

En otra nota el corresponsal de *El Comercio* comentaba sobre More lo que sigue:

"Nada más conmovedor y elocuente que el desembarco del comandante More, en Arica. Estando el pueblo prevenido contra él fue vivamente impresionado por un espectáculo de sublime elocuencia y que debe enorgullecer al valiente cuanto infortunado More. Los oficiales y parte de la tripulación que habían llegado antes, rodearon al comandante More y le manifestaron con frenético entusiasmo que deseaban ardientemente compartir con él, en cualquier puesto, los azares de la guerra. Esos abnegados marinos estaban prácticamente convencidos de que con un jefe como el comandante More se puede pelear y que si había sido desgraciado en la *Independencia*, no lo sería en otro buque, porque su valor lo abona. Ante una manifestación de esta naturaleza, cambió por completo la desfavorable impresión que había producido en el pueblo de Arica el siniestro de la *Independencia*. Desde entonces, todo Arica contemplaba con respeto al jefe que así se hacía admirar por sus subordinados".

En otro acápite de su reseña, el Corresponsal refiere el desembarco de los náufragos de la fragata, en estos términos:

"Cuando los náufragos de la *Independencia* llegaron a tierra, fueron atendidos con exquisita amabilidad por el coronel del batallón Zepita don Andrés A. Cáceres que se hallaba en el Alto de Molle; les prodigó los

auxilios que sus circunstancias requerían, proporcionándoles vestidos, alimentos, bestias para que emprendieran su viaje a Iquique, y a algunos hasta dinero para que atendieran a sus más apremiantes necesidades.

¡Cuán distinta fue la conducta observada por el recordado ex-prefecto de Arequipa coronel Suárez, apostrofó e insultó cobardemente a los bravos oficiales de la *Independencia* que, en medio de su fatalidad, acababan de dar pruebas de un valor temerario. Vergüenza da narrar estos hechos; pero es nuestro deber dejar constancia de estos hechos, para que se marque bien en la historia contemporánea!"[646]

Pero el 25, el corresponsal titular escribía desde Iquique, "...estoy bajo una terrible influencia y por consiguiente no puedo tener la calma suficiente para dar a Ud. detalles sobre todo lo pasado últimamente. Desgraciadamente el Comandante de la *Independencia* guiado por un exceso de entusiasmo, perdió su buque al querer ofender con su proa al *Covadonga*. La pérdida del buque fue inmediata, y se asegura que el buque enemigo ha fracasado también".

Al referirse al combate del monitor, expresaba que "el Comandante de la *Esmeralda* murió a bordo del *Huáscar* procurando sin duda hacer el último esfuerzo, y poniendo a su comandante en el caso de ser muerto, puesto que estaba sobre la cubierta". Pero también refiere un aspecto interesante en estos términos:

"Durante el combate se había estrechado tanto la distancia que los de la *Esmeralda* arrojaban sobre la cubierta del *Huáscar* bombas incendiarias de mano, graduadas para tres segundos. Muchas de esas bombas fueron recogidas de sobre la cubierta, sin que hubieran hecho explosión, porque sin duda, en medio del desorden que reinaba en el buque enemigo, las arrojaban sin espoletas. El guardiamarina Villavisencio, recibió en la mano una de estas bombas. Algunas reventaron dentro de la torre"[647].

Finalmente reseña algunos datos sobre el comandante de la *Esmeralda*, capitán de fragata Arturo Prat, y dice así:

"Era un hombre de regular estatura, robusto, de rostro tostado, cara aguileña, barba castaña cerrada y representaba 35 años. Estaba vestido con uniforme parecido al de nuestros marinos: en la botamanga y sobre los galones tenía estrellas. Prat estuvo el año pasado en Buenos Aires, comisionado por su gobierno. Parece que en su cartera se halló una lista de nombres de personas notables de Montevideo y Buenos Aires; retratos de su esposa y de dos niños, algunos escapularios, una carta y otros papeles. También se encontró una copia del siguiente telegrama: "Duelas compró aguardientes primera clase". Según clave que se halló en la cartera del comandante Prat, "duelas" significaba "gobierno argentino", y "aguardientes", "buques". La espada del comandante Prat, que fue recogida por uno de los tripulantes del *Huáscar*, la conserva el comandante Grau;

tiene en la empuñadura grabado el nombre de Arturo Prat. El anillo de matrimonio del comandante Prat, lo guardaron a bordo del *Huáscar*, con el propósito de enviarlo más tarde a la infortunada esposa de la víctima".

No se olvidó el rendir público homenaje particular a los heroicos marinos peruanos por la jornada del 21 de mayo. Así, Acisclo Villarán le dedicó un poema a Grau; Juan C. Doblado otro al teniente Jorge Velarde, y una invitación a la misa de honras a realizarse el sábado 21 de junio. Un artículo de fecha 1° de junio firmado por un tal *Américo*, presenta una extensa biografía de Guillermo García y García. Otro de *La Nación* de Guayaquil sobre el mismo García, y por último la crónica sobre sus exequias celebradas el 10 de junio con pompa nada común. Un señor firmante R. y C. dedica un extenso artículo titulado "Honra y Prez a los héroes de la Primera División Naval. El Comandante More". En este artículo elogia la heroicidad de Grau y de More, y termina:

"No es glorioso para estos dos ilustres corifeos de la marina peruana, les tributemos justos elogios, nosotros los que en ellos tenemos cifradas nuestras esperanzas. Será glorioso que los enemigos les reconozcan el valor y la serenidad en el combate.

Los jefes chilenos que así lo hagan (y deben hacerlo), honrarán a la civilización de su siglo y de su patria, dando un paso en favor de ella, porque es indigno de dos beligerantes que saben combatir tan gallardamente, que la lengua o la pluma usurpe el puesto de los brazos y del corazón. La prensa de Chile, ante ese ejemplo, empezará a abdicar ese privilegio o monopolio que se ha concedido para bombardear tantas injurias contra estos cobardes peruanos que con tanta propiedad saben desempeñar el papel de héroes. Honor y gloria, prez y fama a todos los marinos del *Huáscar* y de la *Independencia*"[648].

Las acciones del 21 de mayo fueron, durante muchas semanas en los países en guerra y en otros neutrales, objeto de comentarios favorables, adversos, cortos, largos, apasionados, moderados, etc. *El Ferrocarril* en su edición del 7 de junio comentaba que "la pérdida del acorazado *Independencia* es para el Perú el debilitamiento de su poder marítimo, un desastre irreparable. El *Huáscar* está condenado a ser cautivo o a perecer por la ley inexorable del aislamiento en que ha quedado". *El Comercio* dedicó a fines de mayo, largas crónicas e inserciones durante cinco días, que se pretende resumir como sigue[649]:

"Al referirse a la pérdida de la *Independencia* expresa la necesidad de examinarla con espíritu sereno. Su pérdida solo importa para el Perú un siniestro de grandes proporciones, por cierto. Un inexcusable exceso de entusiasmo fue la causa de su pérdida, probablemente. Hemos perdido un buque y un marino. Examinando el hecho de armas del 21 en su

conjunto, se encuentra que él es afortunado para el Perú; fortuna hasta costosa, pero siempre una fortuna. La misión que llevaban los dos blindados era levantar el bloqueo a toda costa, y lo lograron.

La variación radical de nuestras fuerzas navales traerá por el momento consecuencias fatales para las operaciones futuras, pero hay que recordar que la fragata no era toda nuestra esperanza, que el éxito de la guerra no estaba confiado exclusivamente al poder de nuestras naves. Si algo se ha perdido, no se ha perdido todo. Nuestra escuadra tiene un buque menos; el escalafón de nuestra marina espera abierto si debe o no borrarse un nombre que hasta hoy ha ocupado un lugar honroso; pero esto no puede significar la desesperación para un pueblo que tiene elementos que combinar para reparar sus pérdidas y numerosos y hábiles jefes con que llenar las bajas sufridas.

Mas lejos de sentirse desaliento, se advierte más actividad que en días anteriores. La pérdida de la fragata cambia el plan de operaciones para el ataque y la defensa. En este último caso, las defensas del Callao miradas con escaso interés por el Gobierno, pues buscaba en los mares la solución al problema planteado el 5 de abril, hoy han recobrado importancia y se espera que en breve estarán en las condiciones que debieron estar desde hace tiempo. Los Concejos Departamental y Provincial del Callao financiarán y servirán por sí mismos, cañones de a 1,000, bajo la dirección de profesionales civiles y militares.

Refiere que en la madrugada del 17 salió el convoy peruano al Sur, y ese mismo día en la tarde la escuadra chilena salía de Iquique para el Norte. La pérdida de la fragata no contrapesa las ventajas alcanzadas por el monitor. La expedición chilena solo ha perdido once días, pues el 28 estaba a escasas 200 millas al Norte de donde estuviera el 17: Dejó libre la costa y consumió 1,300 toneladas de carbón. Mientras conservemos un buque de las condiciones excepcionalmente ventajosas como el *Huáscar*, transportes y la *Unión*, los mares permanecerán abiertos para nuestros soldados y para los recursos que éstos necesitan.

Entrando al terreno estratégico, opina que los chilenos piensan en todo menos en invadir. Las actividades del monitor y transportes en el Sur, sin saber que el enemigo estuviera lejos, prueban que nuestros marinos tienen iniciativa y audacia. Si el éxito de la guerra no es favorable para nuestras armas, decía, "se prolongará indefinidamente, sin provecho para el enemigo" (aquí se equivocaba).

La fatalidad frustró la victoria completa el 21. No ha faltado pericia; ha sobrado valor; pero un peñasco oculto en el seno del mar detuvo la carrera triunfal de la primera división naval peruana. Sin este desgraciado incidente, el combate de Molle habría terminado de la misma manera que el de Iquique. Los 300 tripulantes de la fragata son otros tantos admiradores de More. Los abundantes detalles que ahora se poseen sobre la catástrofe de Molle, han venido a modificar notablemente la opinión

formada en el primer momento sobre este triste suceso; pedimos, como lo hicimos cuando tan temerariamente se condenaba, sin oirlo, al comandante More, que se espere para formar un juicio definitivo a que un consejo de guerra pronuncie la última palabra. El comentario concluye con el concepto siguiente:"En cuanto al comandante Grau sus glorias son las más puras; no las anubla ningún incidente desgraciado.

Fue audazmente a Iquique, buscando a los buques enemigos; encontró dos, hundió uno de ellos y puso en fuga a la otra. Cumplió dignamente su deber, y puede estar cierto de que el Perú lo reconoce así.

Los tripulantes del *Huáscar* e *Independencia*, en general, han manifestado un arrojo temerario; y si es cierto que los enemigos han sabido sostener su bandera batiéndose hasta el último momento, nadie, ni ellos mismos negarán que se han visto forzados a pelear; en tanto, que los nuestros han ofrecido el singular espectáculo de prescindir de las ventajas que les ofrecían la superioridad de sus naves, nivelándose con los contrarios en el combate que, como se sabe ha sido a tiro de revólver, casi cuerpo a cuerpo. Buque contra buque la honra es de los chilenos, que eran los más débiles; hombres contra hombres las glorias son de los peruanos que han provocado una pelea temeraria.

Los sucesos del 21 importan para nosotros una victoria y un desastre; la primera ha servido para despejar el mar hacia el Norte, poniendo en comunicación y reuniendo nuestras tropas, y para abrir al monitor *Huáscar* el mar hacia los puertos enemigos; confiemos en que el segundo será una triste lección que sabrán aprovechar aquellos de nuestros valientes, en quien la cabeza puede menos que el corazón, cuando habla con su poderosa voz el patriotismo".

También inserta una carta del señor Mariano Delgado de la Flor, que entre varios conceptos manifestaba:

"Las exageradas exigencias del patriotismo traducidas en los injustos y temerarios comentarios que hacemos de todos los sucesos de la guerra, producen mayores males que las bombas del enemigo, incendiando pueblos indefensos y asesinando mujeres y niños, porque siquiera ésta es la obra de devastación del enemigo, mientras que la otra es solo obra nuestra, para introducir el desaliento y la desconfianza y asesinar el patriotismo del pueblo. Chile nos declara la guerra; nos encontramos inermes y desprevenidos, el Gobierno necesita siquiera cuarenta días para prepararse y responder con las armas y ese tiempo precioso nosotros lo hemos asediado constantemente con nuestras exigencias y recriminaciones de imprevisión etc.

Nuestra primera expedición naval tiene por objeto empezar las hostilidades sobre el enemigo. La *Magallanes* llega a escapar por su mayor andar. Los jefes peruanos hicieron cuanto era humanamente posible, y en pago de tanto sacrificio solo les hemos hecho cosechar el fruto de las más amargas e insultantes recriminaciones.

La segunda expedición conduce a Arica al director de la guerra, en donde habiendo tenido noticias de que los blindados enemigos se hallaban divididos en dos divisiones navales, una de las cuales quedaba en Iquique con la capitana de la escuadra, habiendo zarpado la otra rumbo al Norte. El 21 en Iquique solo encuentran a la *Esmeralda*, la *Covadonga* y el transporte *La Mar*. ¿Es culpa del comandante Grau, no haber encontrado reunida la escuadra que fue a buscar?

El señor Grau ha sido amargamente censurado porque no tiró sobre nuestra población, asegurando que al usar el espolón se expuso a ser abordado y hasta perder el buque. El comandante More recibe orden de apresar a la *Covadonga* y vuela a toda fuerza dándole caza - vuela lleno de ardimiento en busca de un laurel más para la corona de su Patria -, vuela frenético sin pensar en que un proyectil del desesperado enemigo, puede poner término a su gloriosa vida - vuela enajenado, sin tener otro pensamiento que la gloria de su Patria; pero la fatalidad interpone a su paso un escollo que detiene su vertiginosa carrera - se encuentra varado - un grito de rabiante desesperación, tal vez una maldición, se arranca de su pecho desgarrando su garganta, y cae exánime en el marasmo de la impotencia.

Ese bravo marino - el comandante More - que acaba de hacer esfuerzos sobrehumanos por la gloria de su Patria, se ve detenido por la mano inexorable de la fatalidad - un escollo tal vez no marcado en la carta -; tal vez la influencia de la baja marea; - tal vez un mayor hundimiento en la proa de la *Independencia*, producido por su nuevo armamento; - tal vez un fuerte balance producido por una mar gruesa - ; tal vez un ligero desvío en el timón: todo esto ha podido producir el encallamiento de la *Independencia*, sin que por esto merezca ese bravo marino, las amargas censuras y hasta la condenación que algunos exagerados han pronunciado contra él.

Si el comandante More es culpable, dejemos a la ley que lo condene con su fallo inexorable pero siempre justiciero. Hemos perdido un buque que era un poderoso auxiliar y nada más, hemos perdido una máquina de guerra, pero el fuego del patriotismo inflama nuestros corazones, evitemos todo lo que puede ocasionar el desaliento y hacernos perder la fe.

Sobre todo, seamos justos para apreciar los actos de nuestros soldados y marinos, sin exigir que ellos hagan más de lo que deben, y más de lo que nosotros somos incapaces de hacer; porque es muy fácil y halagüeño soñar con castillos en el aire, pero es muy difícil fabricarlos. Hagamos votos porque nuestros soldados y marinos cumplan con su deber, que nosotros gozaremos con sus triunfos y nos retemplaremos en sus reveses".

Cuando en el párrafo correspondiente se trató de la Asamblea de Defensa Nacional, en la que se analiza el estado de la escuadra y cursos de acción para llevar a cabo la estrategia naval, se comentó la participación de personajes civiles, militares y marinos en las reuniones

del 10 al 14 de mayo. Todo lo actuado quedó resumido en un acta que solo se llegó a conocer en 1884 al publicar Paz Soldán su imponente obra histórica. A las primeras reuniones también asistieron hombres de prensa, lo cual llevó a algunos comentarios periodísticos, unos de crítica y otros rectificatorios, que aparecieron semanas después del 21 de mayo. Así, una crónica de *El Nacional* del 11 de junio, decía: "El señor Grau debe escoger muy bien su gente, para no salir con disculpas como las del comandante More; debe pedir, ordenar, prescribir, exigir todo lo que más necesario crea para su nave".

El Comercio le salió al paso y después de manifestar que convenía en parte con dicho comentario agregaba:

> "...creemos que como militar (hablando de Grau), está obligado a cumplir de todos modos; si se le manda que las lleve a cabo (las comisiones) aún sin satisfacer sus exigencias, pues solo así existe la disciplina militar sin lo cual no puede haber Ejércitos ni Marina.
>
> Esto casualmente sucedió con el comandante More. Muy pocos ignoran seguramente, que a consecuencia de haber estado en compostura la fragata *Independencia*, se dio de baja a la mayor parte de su dotación, habiendo quedado a bordo solo una pequeña parte de ella, y que después de declarada la guerra fue cuando se principió a contratar su nueva tripulación. Más habiendo terminado la compostura de la nave muy pocos días antes de su salida del Callao, y comprendiendo el comandante More que le era imposible hacer una campaña formal con gente nueva, pues no se improvisan los marinos de los buques de guerra ni menos los artilleros, lo hizo presente repetidas veces, y entre estas en una de las juntas de guerra, que tuvo lugar en Palacio, cuando se le ordenó formalmente, y porque sabía que no tenía el derecho de resistirse a órdenes superiores.
>
> De esto son testigos los jefes del Ejército y Marina, que concurrieron a dicha junta; y si como es natural, se extendió el acta respectiva, debe constar en ella la circunstancia que indicamos.
>
> Dedúcese de lo expuesto, que al asegurar en su parte el comandante More que lo incierto de los tiros dependió de la falta de ejercicio a consecuencia de haber sido nueva toda la tripulación de la nave, no se disculpa, y lo único que hace es explicar un hecho que no le es imputable, porque a consecuencia de la compostura de la nave, no pudo disponer ni aún del tiempo absolutamente indispensable para hacer los primeros ejercicios.
>
> Hemos creído necesario hacer esta rectificación para que se sepa la verdad y no se hagan apreciaciones indebidas acerca de hechos que deben serlo con imparcialidad y justicia"[650].

Una crónica en *El Comercio* relataba los antecedentes y pormenores de la salida del convoy al Sur en la noche del 16 de mayo. En él

viajaba el Presidente Prado para asumir la dirección de la guerra en el teatro del Sur. "Este acontecimiento, dice, calmará de seguro la impaciencia que de todos los ánimos se había apoderado". Las reparaciones de buques según fuente confiable expresaba que "se han hecho milagros a fin de dejarlos en condiciones aparentes para llevar la difícil y delicada misión que estaban encargados de desempeñar". Después de discernir sobre el impacto de su presencia en el Sur, decía:

> "Tenemos fe en que volverán después de haber peleado como héroes, o no volverán jamás, porque estamos ciertos de que los patriotas y valientes jefes están resueltos a hundirse con sus barcos antes de caer en manos de sus enemigos o regresar en busca del suelo patrio con la desconsoladora nueva de una degradante derrota. A imitación de las madres y esposas espartanas, decimos hoy a los nuestros que salen a tomar venganza de tantas ofensas: "con el escudo o sobre el escudo; o con los laureles del vencedor o a buscar tumbas en el fondo de los mares".

En otra sección describía el itinerario de Prado desde su salida de Palacio hasta su embarque en el *Oroya*, entre las 8.20 y 9 de la noche, en medio de vivas y aplausos prolongados. En el séquito que lo acompañaba estuvieron La Puerta, Ministros de Estado, senadores y diputados, miembros del Poder Judicial, personajes políticos y militares. Algunos lo acompañaron hasta el transporte mismo. La Puerta y acompañantes estuvieron de regreso en Lima a las 11 de la noche. El convoy zarpó a las 11h 30m p.m.; llegó a Mollendo el 19 en la tarde, según cable de Prado a La Puerta, anunciándole que esa noche zarpaban para Arica, adonde arribó el 20 de mayo[651].

Por su parte, el *Daily Telegraph* del 8 de julio transcribía una reseña sobre el combate de Iquique, enviada desde Lima el 3 de junio, cuyo autor lo calificaba de hermosísimo y decía estar en base a la opinión de testigos oculares. En realidad el artículo tiene varias inexactitudes. Hablando de la pérdida de la fragata, consigna algo que no se había mencionado en reseña alguna. Dice que la *Covadonga*, para evitar un peligrosísimo arrecife que despide la punta Grueso, "tuvo que caminar en busca de mayor profundidad". En estas circunstancias, al tratar la *Independencia* de espolonearla chocó contra una roca sumergida y se perdió. Esta explicación acerca más el lugar de la varada al que se ha señalado en el croquis que acompaña al párrafo respectivo. La noticia de la pérdida de la *Esmeralda* llegó a Lima el 24 produciendo gran regocijo. Pero al día siguiente llegó la de la fragata, produciendo una gran reacción, que se manifiesta en la prensa y público limeño, como sigue:

> "Al principio la heroica conducta de los chilenos fue alabada con

alguna repugnancia. Algunos fueron aún generosos en sus apreciaciones, pero la prensa de Lima es incorregible, y luego nos repugna la falta de rectitud habitual y la ignorancia que caracteriza a esos papeles; y cuando se había recobrado algo del golpe, se pusieron a tratar a los chilenos en lenguaje desmedido, llamándolos cobardes y tratando de disminuir el efecto de su heroica resistencia. Forman un gran contraste los partes oficiales de los capitanes Grau y More, quienes hacen mención de los hechos en un lenguaje sencillo y digno. Es raro que la prensa use del impropio lenguaje con que lo hacen, y choca a uno cuyos sentimientos se supone expresan, pues los peruanos educados han expresado sin dificultad su admiración por la heroica conducta de sus contendores, y por esta generosa apreciación han merecido la estimación de todos los extranjeros, pero su prensa ha sido sumamente ofensiva. Sus escritores están deseosos de irritar a los chilenos y no reflejan las opiniones de lo más selecto de sus compatriotas"[652]

Es interesante citar cómo es que el corresponsal *Celso* cuenta la noticia recibida en Arica el 22 de mayo. Dice así: "Se vé venir un bote embanderado, celebra la fausta nueva de que el *Huáscar* ha echado a pique a la *Esmeralda*, mientras que la *Covadonga* perseguida por la *Independencia*, no tardaba en ser apresada". Pocas horas después, dice: "Son las 9h p.m., cuando arriba un nuevo bote con despachos de Iquique. Son de un espantoso laconismo: el general Buendía anuncia que la *Independencia* se varó en punta Grueso, caleta de Molle al perseguir a la *Covadonga*". No dice más. Las conjeturas abundan en Arica, hasta se menciona el suicidio de More. Cabe anotar que ambos botes procedían de Pisagua[653].

Por su parte, el *Sun* de Nueva York en su edición del 9 de julio se refería a que el día anterior había publicado una relación del combate de Iquique de fuente peruana, llegada por cable desde Panamá, pero expresaba sus dudas sobre los detalles del combate y esperaba se produjera alguna confirmación o rectificación, pues era evidente que su objeto "es destruir el efecto producido sobre la opinión pública de los Estados Unidos y de Europa" derivada de versiones aparentemente oficiales recibidas con anterioridad[654].

El *Standard* de Londres comentaba el combate naval del 21 de mayo y daba la impresión de estar algo confundido por lo contradictorio de las versiones chilena y peruana. Sin embargo, no creía en la versión de que la *Covadonga* había echado a pique a la *Independencia* y se inclinaba por su pérdida por varadura. Sobre el hundimiento de la *Esmeralda*, consideraba que merecía un lugar en los anales de los memorables combates navales[655].

En la sección Actualidad, *El Peruano* consignaba la traducción de *La Correspondencia Americana de Nueva York*, con el título "La guerra sudamericana y los Estados Unidos", y consignaba:

"Chile tiene el monopolio del cable en el Pacífico para difundir noticias falsas. Los agentes de Chile han abierto una campaña activa en los periódicos americanos, con el objeto de atacar a la opinión pública en los Estados Unidos a favor de su país. Estados Unidos simpatiza con Perú y Bolivia, en particular desde sus ataques a puertos indefensos, más salvajes que los españoles de 1866. En la prensa de este país no llevarán la palabra exclusivamente los agentes de Chile, puesto que el Departamento de Estado acaba de reconocer oficialmente como Encargado de Negocios del Perú, al señor don J.C. Tracy, que en 1864 fue igualmente reconocido por M. Seward, en igual carácter, y que prueba hasta qué punto pesa la opinión pública de los no-beligerantes en las guerras de nuestra época, máxime cuando se trata de un país como el Perú, que es en Europa y en América, el único exportador de productos indispensables para la agricultura y la industria"[656].

No cabe duda del concepto sobre el Perú. Lamentablemente en brevísimo plazo eso ya no sería más.

Otro suceso que requirió de una proclama fue la excursión de la escuadra chilena al Callao el 22 de mayo. El mismo día el Vice-Presidente La Puerta, emitió la que sigue:

"El entusiasmo con que hoy se han apercibido al combate la marina, el ejército y las guardias nacionales y gendarmería de Lima, el Callao, Chorrillos y los demás pueblos hasta los cuales pudo llegar por telégrafo la voz de alerta que dí a todos en el primer momento, ha causado en mi ánimo la más satisfactoria impresión, y ese entusiasmo no puede menos que haber sido retemplado por la resuelta y patriótica actitud de los simples ciudadanos que han volado desde el primer momento a las baterías del Callao a compartir con sus compatriotas armados en defensa de la Nación, los peligros y las glorias de un combate, que se creía inminente. Vuestro entusiasmo, Conciudadanos, ha rayado en frenesí; y sin embargo, no lo habéis manifestado con algazara ni jactancia, sino con la severidad del que se prepara a castigar a un culpable"[657].

También tomó acción el Director de Gobierno, Carlos Lissón, quien con fecha 23 de mayo, dirigió una Circular a todos los Prefectos poniéndolos en antecedentes sobre la presencia de la escuadra chilena en el Callao y su retirada sin la menor acción de fuerza, al no encontrar al grueso de la escuadra peruana que saliera cinco días antes. La frustración de este proyecto, decía Lissón, es por sí solo un triunfo. Comentaba que más de 30,000 ciudadanos de Lima, de todas las clases sociales se desplazaron al Callao para sumarse entusiastas a impedir cualquier tentativa de desembarco. Pedía que esta circular

fuera difundida a todas las autoridades del departamento[658].

Como se sabe, Iquique quedó libre del bloqueo entre el 21 y 30 de mayo. El corresponsal de *El Comercio* en campaña escribió desde Iquique el 29 una nota interesante, en la que entre otras cosas describió algo realmente alentador y significativo, sobre la vida misma de ese puerto en ese breve lapso de ocho días:

"Hoy la sufrida y siempre animosa población de Iquique respira nueva vida; cuenta con algunos artículos de primera necesidad que durante el bloqueo llegaron a alcanzar precios fabulosos. Las verduras, figuran ya como cosa corriente en las casas de familia; los cocineros no hacían mucho gasto de ellas. Se me refiere que una cabeza de cebolla alcanzó a valer tres soles; hoy valen 70 centavos.

Iquique es una población que difiere de todas las demás de la República: a no ser por el pabellón nacional izado en los edificios públicos y en muchas casas particulares, se creería estar en una ciudad *yankee*. Nada hay más parecido a esos pueblos que la actividad norte-americana improvisa en una noche a usanza de los palacios que al contacto de una varita mágica surgen del fondo del mar, en los cuentos de hadas, con la diferencia de que en este caso, la varita se llama *Comercio* e *Industria*. Y hay que notar que este puerto ha desaparecido dos veces para admirarse su rápido desarrollo y de su belleza. Calles bien delineadas con espaciosas veredas, a cuyos costados se levantan elegantes edificios, todos de aspecto nuevo, sonriente; lujosos almacenes, grandes cartelones, letreros, anuncios por todas partes, muestras; una población que hormiguea, por decirlo así, a pesar de la amenaza de destrucción que sobre ella pesa, tal es Iquique aún hoy mismo que gran parte de sus tiendas de comercio están cerradas y muchos de sus vecinos han abandonado la población para internarse a Huantajaya, temerosos del ya tan anunciado bombardeo"[659].

En contraste, el mismo *Celso* con fecha 30 de mayo, día que la escuadra chilena procedente del Callao restableció el bloqueo de Iquique, describió que: "La población emigra a la pampa: es un espectáculo desgarrador; mujeres y niños cargando efectos manuables, corren en tropel, algunos ancianos caminan trabajosamente hundiendo sus cansados pies en la arena salitrosa ¡Con razón es tan intenso el odio que aquí se tiene a los chilenos!"[660]

En otra nota del corresponsal del 1° de junio, decía que el *Huáscar* había estado en los puertos de Tocopilla, Cobija, Mejillones y Antofagasta, en los que había inutilizado las embarcaciones menores "sin hacer el menor daño a las poblaciones". Al combatir en Antofagasta contra las baterías lo hizo "sin herir al pueblo"[661].

Como se sabe, el 12 de abril se libró el llamado combate de

Chipana. Semanas después se editó un folleto titulado *Luz y Sombra*, muy ilustrativo sobre su desarrollo y pormenores. Su texto, muy extenso, fue difundido por *El Comercio* en su edición de 26 de junio para conocimiento de todos los peruanos. Sin embargo, como una acción de guerra sicológica, quizás una de las pocas, en uno de los viajes al Sur del vapor *Amazonas* se remitieron varios ejemplares para conocimiento de los periodistas y hombres públicos de Chile, a fin de que conocieran, si en la realidad la ignoraban, la verdad del cañoneo y fuga de la *Magallanes* en aquella acción[662].

Finalmente, un artículo de *La Opinión Nacional*, expresaba: "La verdad se abre camino, tarde o temprano. Tanto *La Estrella* de Panamá como el *Courier des Etats Unis* y otros diarios, han modificado su tono adverso al Perú y aún admitido y consagrado la verdad de los hechos, que han tenido lugar en los últimos meses. Las tristes victorias chilenas quedan desvanecidas y en la picota las imposturas de la prensa". Después de referirse a la fuga de la *Magallanes*, los bombardeos de puertos y el fracaso en Iquique, "y cuando llegan también a los Estados Unidos las noticias de que el *Huáscar* hundió de un proazo a la *Esmeralda*, que el *Covadonga* cañoneó a la *Independencia* varada, que nuestro monitor fue a Antofagasta y batió los fuertes hasta apagarlos, sin tocar a esa población ni a las de su tránsito, entonces se podrá medir cuánta diferencia hay entre la guerra noble y civilizada que hacemos a Chile y la guerra salvaje y alevosa que nos hace Chile. No hemos mendigado favores y ya se nos hace justicia. ¡Ese será nuestro mejor triunfo![663]

No se puede dejar de mencionar a una de las mejores obras peruanas de la época, la *Revista Peruana* de Mariano Felipe Paz Soldán[664], que en sus tres tomos de 1879, ofrece las mejores referencias para rebatir la tesis del reivindicacionismo chileno en artículos firmados por don M. González de la Rosa, otra serie "Memorándum" sobre las manifestaciones de los diarios de la época, con énfasis en las noticias que aparecían en periódicos chilenos, que llevaron a afirmar: "En casi todos los periódicos de Europa y América se ha dicho que las publicaciones de Chile en asuntos de la actual guerra ya no merecen ningún crédito, al extremo que hoy se reproducen en aquellos diarios muy raras noticias tomadas de su prensa".

En otro párrafo resalta las falsedades de las noticias chilenas, aunque algunas de ellas que transcribe ratifican juicios que antes se han emitido en este capítulo sobre el bloqueo de Iquique, implantado por la terquedad de Williams Rebolledo y en contra de la decisión de su

Gobierno: "Impedir la exportación de salitres peruanos y aumentar los de Antofagasta, consiguiendo así la escasez del artículo en los mercados de Europa y la subida del precio; y por cierto que consiguió su fin, porque lograron los socios ministros y otros un excelente dividendo de utilidades". La coincidencia estaba en la neutralización de la exportación del salitre peruano afectando su generación de divisas.

Después de una excelente reseña de las operaciones entre el 16 de mayo y el 6 de junio, transcribió lo que decía uno de los diarios más acreditados de Santiago sobre la exitosa campaña del *Huáscar* en el sur, llegando a decir: "¿Es invisible cuando le viene en antojo?" Ni que decir de las críticas vertidas por la expedición de Williams Rebolledo al Callao. Concluye la *Revista Peruana* su análisis de las críticas chilenas en el primer trimestre, con la trascripción siguiente:

> "Desde que se inició la presente guerra todo el mundo cuchichea y dice en voz baja: los intereses salitreros dominan la situación; los accionistas de la Compañía de Antofagasta están en la escuadra, en el ejército, en el ministerio, y los que no tienen acción directa viven en palacio como constantes y autorizados consejeros. Por eso las operaciones de la guerra no salen del bloqueo de Iquique, que impide la exportación de los salitres peruanos, y de la permanencia del ejército en Antofagasta, que garantiza la explotación, y explotación sin competencia, del salitre de la Compañía. Por eso el Gobierno no les impone ninguna contribución y deja que el país haga los gastos de la guerra a pesar de que por la guerra estén ganando ingentes sumas, teniendo desde luego, para seguir produciendo los mismos resultados, un horizonte de dos años que cuando menos demorará la reorganización de la industria salitrera de Tarapacá, por las graves perturbaciones que ya ha sufrido. Por eso todavía se hace propaganda por la guerra defensiva y se va dando tiempo al tiempo para que las dificultades se hagan reales y al fin sea esa la única guerra que podamos hacer".

K. LOS INTERESES MARITÍMOS EN EL PRIMER TRIMESTRE DE LA GUERRA

1. MOVIMIENTO MARÍTIMO

No hay información nacional completa para el primer trimestre de la guerra, excepto del Callao en los meses de mayo y junio. Para fines de comparación se incluye aquel consignado para enero y febrero de 1879 en el Capítulo I y el de marzo[665].

Buques	Enero		Febrero		Marzo		Mayo		Junio	
	N°	TR	N°	TR	N°	TR	N°	TR	N°	TR
Vapores ingresados	34	38,430	32	28,795	41	S/d	35	30,214	32	29,910
Buques a vela	78	17,064	55	16,280	56	S/d	51	10,931	59	16,721
Total	112	55,494	87	45,075	97	48,440	86	41,145	91	46,631

* No hay datos del mes de abril

El cuadro indica que no hubo cambio sustantivo en el movimiento por el Callao a pesar de la guerra, aunque sí una tendencia a la reducción. Sin embargo, en el mes de junio el número de barcos a vela ingresados aumentó a causa de que más de 50 llegaron sin carga procedentes de los puertos del departamento de Tarapacá, a consecuencia del bloqueo e incursiones chilenas a los mismos.

En algunos de ellos llegaron como 500 chinos contratados para el embarque de guano. En otra noticia de *El Comercio* de Lima, del 5 de mayo, se informa que eran 20 los buques que habían fondeado en el Callao procedentes de Mejillones, Huanillos y Pabellón de Pica.

En cuanto a los tipos y nacionalidades de los buques a vela en marzo y mayo, y junio el cuadro que sigue muestra su composición:

Tipo	Marzo	Mayo	Junio	Nacionalidad	Marzo	Mayo	Junio
Fragata	2	3	5	Peruanos	39	26	14
Barca	18	13	21	Chilenos	5	---	---
Bergantín	---	1	---	Centroamericanos	4	10	23
Goleta	12	5	12	Norteamericanos	3	2	4
Pailebote	3	6	4	Ingleses	43	43	43
Balandra	2	2	2	Alemanes	1	3	2
Chatas	4	4	4	Italianos	2	---	2
Botes	15	17	11	Franceses	---	2	2
				Rusos	---	---	1
Total	56	51	59	Total	97	86	91

En mayo, de los 35 vapores ingresados, 34 fueron ingleses y 1 alemán. En marzo no hay dato preciso, pero por lo menos unos 35 fueron ingleses y otros 3 chilenos; obviamente, los ingleses eran todos de la P.S.N.C., y los chilenos de la C.S.A.V. que enarbolaban unas veces la bandera norteamericana y otras la inglesa. En junio no hay datos

precisos, pero los vapores ingleses fueron unos 30. En los tres meses, la totalidad de los buques peruanos fueron de vela incluyendo un número elevado de botes, pero su disminución revela que muchos cambiaron de bandera a algún país centroamericano, pues de ellos hubo un incremento significativo.

En cuanto a la naturaleza de la carga llevada al Callao en los buques, la comparación ofrece el cuadro siguiente:

Naturaleza de la carga	Marzo		Mayo		Junio	
	N°	TR	N°	TR	N°	TR
Carga general	24	25,786	20	18,747	25	21,435
Productos del país	64	17,546	59	15,960	51	17,696
Trigo	4	1,894	---	---	S/d	1,694
Madera	1	409	1	1,261	2	2,517
Carbón	4	2,808	5	4,758	5	3,249

Como se puede apreciar, tampoco hubo cambio notable. En mayo arribó al Callao un buque con trigo, en tránsito para Guayaquil.

En esos meses, la carga general consistió en:

Carga general	Marzo	Mayo	Junio
Bultos empaquetados	49,683	35,514	54,419
Trigo, Kgs.	1'078,550	93,320	1'638,152
Madera, m2	26,693	---	---
Harina, Kgs.	65,566	29,184	16,836
Kerosene, cajones dobles	23,504	---	2,594
Pasto seco, Kgs.	12,584	---	---
Carbón de piedra, TM	---	43	1,153
Lingue y campeche, Kgs.	84,077	15,000	3,000
Hierro Cochino, TM	---	50	50
Cebada, Kgs	22,471	---	4,600
Arroz, Kgs.	721,655	895,235	1'424,141
Manteca, Kgs.	823,125	72,000	10,900
Ladrillos hidráulicos, piezas	---	12,000	25,000
Caña, piezas	4,712	---	---
Cemento romano, Kgs.	---	512,000	348,431
Zuela, piezas	5,800	---	---
Productos del país, empaquetados	2,867	1,383	1,977
Reses	2,323	659	911
Carneros	82	40	60
Caballos	5	---	1
Mulas	26	---	---

Los productos del país consistieron en:

Productos del país	Marzo	Mayo	Junio
Bultos empaquetados	19,584	27,105	20,250
Carbón vegetal, Kgs.	598,482	550,708	---
Leña, Kgs	191,140	13,800	---
Reses	664	851	111
Carneros	282	---	50
Cerdos	1,203	1,361	1,289
Caballos	4	2	3
Mulas	1	1	---

Los otros productos movilizados en los buques fueron:

Otros productos movilizados	Marzo	Mayo	Junio
Bultos empaquetados	---	---	233
Trigo, Kgs.	20'060,689	En tránsito a Guayaquil	2'892,614
Madera, m2	---	83,895	---
Harina, Kgs.	---	---	6,000
Cebada, Kgs.	---	---	100,859
Madera para durmientes, piezas	20,500	---	---
Madera, TM	---	---	161,555
Carbón, TM	1,364	4,524	2,232
Madera, Ton. cuadradas	---	---	46
Fierro cochino, TM	---	---	10
Cemento romano, TM	---	---	2,800

Los vapores trajeron pasajeros como sigue:

Pasajeros	Marzo	Mayo	Junio
1ra. Clase	698	701	466
3ra. Clase	1,671	1,547	2,222
Sub- Total	2,369	2,248	2,688
En tránsito, 1ra. y 2da. Clase	1	37	13
Total	2,370	2,285	2,701

En esta comparación es interesante referirse al trigo, que se venía importando de Chile. Así, cobra importancia una noticia que *El Comercio* del 12 de marzo que transcribió *El Mercurio,* generada en Concepción, respecto a que los compradores de trigo para el Perú habían recibido orden de comprar y remitir en un solo envío toda la cantidad estimada para el consumo de un año. Comparada con la modalidad de compra acostumbrada, esta orden representaba una previsión contra alguna eventualidad, y a ese fin estaban cargando en Talcahuano 4 buques y en Tomé 2. Esa sería la razón para tan notable diferencia entre la carga de ese producto en marzo y mayo. Respondía también, a las previsiones tomadas que anunciaría el Ministro de Hacienda en su *Memoria* del 26 de abril, ante el Congreso Extraordinario, en el párrafo sobre el Ramo de Comercio que se consigna más adelante.

Una estadística de Arica indica la carga ingresada y salida por dicho puerto al 31 de mayo, y de Islay y Mollendo a diciembre de 1878 como sigue[666]:

Ingresada		Salida		
Azúcar blanca, panes	1,500		Quintales	Libras
Azúcar blanca, sacos	248	Barrilla de cobre, sacos	572	21
Arroz, sacos	3,170	Barrilla de estaño	23	46
Harina, sacos	5,280	Estaño en barras	88	78
Semitilla, sacos	241	Cobre charqui	113	47
Moyuelo, sacos	170	Lana de alpaca	143	52
Garbanzos, sacos	48	Carne de res	168 piezas	
Cebada, sacos	400			
Higos, sacos	11		Marcos	Onzas
Charqui, líos	12	Plata piña	11,289	6
Cochinilla, zurrones	13	Plata chafalonía	190	2
Chancaca, bultos	198	Plata sellada fuerte	1,764	45
Azogue, frascos	90	Plata feble	42,909	
Aguardiente, barriles	12	Oro sellado		25
Alcohol, cajones	610	Metales de plata	146	98
Ron, barriles	421			
Vino, pipas y barriles	228			

Del Sur, esto es de Iquique y otros puertos de Tarapacá no ingresó artículo alguno pues estaban bloqueados o destruidos.

La exportación por Islay y Mollendo a diciembre de 1878 fue:

Carga	Quintales	Libras	S/.
Lana de alpaca	32,974	68	1'154,113.80 (a 35 soles)
Lana de vicuña	232	49	16,274.30 (a 70 soles)
Lana de oveja	21,430	52	428,610.40 (a 70 soles)
Cascarilla	5,733	1	447,961.70 (a 170 soles)

Es interesante anotar también, la evolución del tipo de cambio empleado por la P.S.N.C. en el semestre[667]:

Moneda	9 de enero	10 de febrero	28 de mayo	10 de junio
Soles de plata	60%	80%	80%	150%
Moneda de Chile	60	80	110	160
Moneda de Bolivia	60	80	100	150
Moneda de Ecuador	35	55	80	125
Moneda de Colombia	75	100	130	185
Oro americano	100	125	165	230
Libra Esterlina*	25 peniques	22 peniques	19 peniques	15 peniques
Franco*	2.60 francos	2.30 francos	2.0 francos	1.6 francos

Así como por decreto del Gobierno se produjo la expulsión de chilenos residentes en Perú, así también el de Chile promulgó medida similar que produjo un flujo de peruanos expulsados. Ello obligó a tomar algunas medidas. Así, por ejemplo, el Ministro de Guerra y Marina respondiendo a un pedido del de Hacienda, dispuso que la Comandancia General de Marina instruyera a los capitanes de puerto, a que expidan para los capitanes de los vapores que trajesen repatriados, un certificado de desembarco. Pero conviene señalar que el 17 de abril se promulgó por el Ministerio de Hacienda una resolución para facilitar la repatriación de unos 400 peruanos carentes de recursos para el viaje, que autorizaba contratar con la P.S.N.C. los pasajes respectivos. Es interesante comparar esa cifra de 400 peruanos versus la de 44,000 chilenos en el Perú[668].

Meses después, el 10 de setiembre, el Director de Administración del Ministerio de Hacienda, gestionó con el Agente de la P.S.N.C. en

Lima, se autorice a las oficinas de la compañía en Chile, proporcionen pasaje gratis a los peruanos que quisieran repatriarse, buscando evitar con ello fueran víctimas de hostilidades como las que venían padeciendo[669].

2. *A OTROS PUERTOS POR EL GUANO*

En el deseo de aumentar los ingresos por guano recurriendo a otros depósitos, el Ministerio de Hacienda designó el 5 de febrero de 1879 al teniente 1° de la Armada Bernabé Carrasco, para que examinara y determinara la calidad y extensión de un yacimiento en el litoral de Cerro Azul, pues había el convencimiento de su existencia en ese territorio. A Carrasco se le dio instrucciones para sondear el terreno extrayendo muestras en diversos puntos hasta la profundidad de un metro, que serían después analizadas en laboratorio para determinar su calidad como abono. Para mejor cumplimiento de su comisión, se impartieron órdenes para el Inspector de Aduanas en Cerro Azul, quien debía prestarle toda clase de apoyo en gente y útiles.

Terminada que fuera la exploración por guano en esa zona, Carrasco se trasladaría a Pisco, cuyo Administrador de Aduana también tenía instrucciones de brindarle una embarcación y todos los recursos necesarios para inspeccionar las caletas de Chincha y bahía Independencia, determinando en ambos lugares su existencia y quiénes estaban extrayéndolo, en qué cantidad y con qué permiso. Para gastos de pasaje se le asignaba la suma de 100 soles plata que le serían entregados por la Caja Fiscal del Callao y sobre los cuales debía rendir cuenta. El Gobierno, decía el Ministro, "espera que en el cumplimiento del encargo que le confiere despliegue US. todo el interés que exige su naturaleza a fin de que el informe que reciba sobre la materia sea tan completo y minucioso como lo exigen las necesidades del servicio público"[670]. No se tiene información sobre el resultado de la Comisión, pero sabido es que de Cerro Azul nunca se extrajo guano.

Como se ha indicado, la neutralización y destrucción de los puntos de embarque en el departamento de Tarapacá, afectaron seriamente a la economía de guerra. Los depósitos de salitre no existían en otros departamentos del Perú, por lo que no cabía alternativa, como en el caso del guano. En efecto, había depósitos en las islas de Chincha y de Lobos, aunque no en grandes cantidades ni de ley tan buena como los de Tarapacá. Para habilitar su explotación, el Ministerio de Hacienda decretó que todos los buques que llegasen al Callao

procedentes de los puertos de Tarapacá, así como los que llegaran de Europa, fueran despachados a los depósitos de Chincha y bahía Independencia, debiéndose impartir las órdenes del caso para que los contratistas del carguío de guano en esos depósitos preparasen y acopiasen la cantidad suficiente para cargar los buques sin demora[671].

Para contrarrestar la práctica que se había venido siguiendo en la contratación de buques, el 17 de abril se promulgó otra resolución suprema que decía:

> "Atendiendo a las excepcionales circunstancias en que hoy se encuentra el litoral de Tarapacá, derógase las supremas resoluciones de 28 de mayo y julio 25 de 1878, por las cuales se autoriza a la Compañía de Guano Peruana Limitada y a los consignatarios Calderón Schmolle y Ca. respectivamente, para que los buques fletados por ambos consignatarios en Valparaíso, fuesen reconocidos en Iquique y despachados por esa prefectura a las Guaneras del Sur; quedando desde luego prohibido en lo absoluto que se fleten buques en Valparaíso por cuenta del Gobierno. Asimismo se dispone que la Junta de Reconocimiento en Iquique, cese en el ejercicio de sus funciones, entregando su Archivo a la prefectura del departamento".

En efecto, esa Junta había sido organizada por el Ministerio de Hacienda el 28 de mayo de 1878 según atribuciones otorgadas por decreto supremo del 10 de setiembre de 1873 cuando se conformó la del Callao. La de Iquique estaba integrada por oficiales propuestos por el Ministerio de Guerra y Marina como sigue: capitanes de fragata Ricardo Pimentel, como Presidente, y Eduardo Raygada, y como Secretario el capitán de corbeta Salomé Porras, que era también capitán de puerto. Sus funciones serían las mismas que la del Callao. Además contaba con un Segundo Calafate, un Artillero de preferencia y ocho marineros. Las remuneraciones y gastos contemplados en el Presupuesto General de la República eran satisfechos por la Compañía Peruana de Guano Limitada. La Junta duró, pues, escasamente un año[672].

El 30 de junio, el Ministro de Hacienda cumpliendo una resolución suprema del 10 de mayo, promulgó otra disponiendo que el Gobernador de las Guaneras del Sur, coronel J. Alayza, el Interventor Fiscal de Huanillos M. Barrenechea, el Secretario de la Gobernación S. Montes Piélago, los Amanuenses de la Gobernación e Intervención Fiscal A.M. Posmiano, M.I. Arróspide, y los Inspectores J.M. Viscarra y A. Morante que laboraban en las Guaneras del Sur se constituyeran en Lima para proceder luego en el primer buque disponible a las islas Lobos de Tierra, Lobos de Afuera, islas de Chincha y bahía Independencia, para desempeñar funciones semejantes con igual remuneración.

Con el fin de contribuir a la organización de los depósitos de guano reabiertos, el Ministerio de Hacienda dispuso por resolución del 8 de julio que se abonase al capitán de corbeta José Rosas el sueldo por el mes de junio en su calidad de Gobernador de las Guaneras del Norte, que venía desempeñando junto con su función de capitán de puerto[673].

3. LÍNEAS NAVIERAS

3.1. SOBRE CAMBIO DE BANDERA, PATENTES Y PASAVANTES

La guerra marítima guarda una íntima relación tanto con las leyes nacionales y tratados, como con el derecho internacional. ¿Cómo, se dirá, no es que la guerra en el mar solo busca destruir o neutralizar a las fuerzas navales del adversario, que todo lo demás vendrá por añadidura? Ello sólo es un medio para lograr dos fines específicos: defender la independencia, soberanía e integridad territorial del país; otro, brindar protección al propio comercio exterior que se moviliza por mar y, por supuesto, alcanzar la capacidad para interdecir las líneas de comunicación marítima del enemigo. Es en estos dos últimos aspectos, en donde en este párrafo se ponderan una serie de acciones y situaciones que en una u otra forma, tienen que ver con la legislación marítima nacional e internacional, temas que se irá enunciando y analizando en la forma más breve posible, y que más tarde puedan dar origen a la realización de estudios más detallados.

Por lo pronto, puede afirmarse que para esta guerra marítima, no se ha encontrado instrucciones para los buques de guerra peruanos en materia de reconocimiento, visita, registro, captura, juicios de presa, bloqueo, corso, etc., como sí se dieron para la guerra con España de 1866, aunque es dable suponer que los comandos se guiaban por las Ordenanzas Navales de 1802, el Reglamento de Presas del 22 de abril de 1822, el decreto del 10 de junio de 1822 sobre distribución del valor de la presa, etc., que como referencia se transcriben parcialmente. Según Arias, este Reglamento de 1822 era deficiente, y no conforme con las prácticas del Derecho Marítimo en uso en 1876. En el asunto presas, a raíz de la guerra con España de 1866, el Gobierno de Prado promulgó varios principios que estaban en armonía con los adelantos de la ciencia internacional, pero que no tuvieron permanencia. Así, pues, en 1879, regía el de 1822[674].

En el capítulo anterior se comentó que para evitar la captura por algún corsario boliviano, la C.S.A.V. llevó a cabo una venta simulada

de sus vapores a un ciudadano norteamericano. El primer vapor que llegó al Callao con dicha bandera fue el *Itata*, que tuvo que volver a enarbolar la bandera chilena a consecuencia de la actitud de la autoridad peruana, y diplomática norteamericana en Lima. A raíz de ello y teniendo interés el Ministro Irigoyen en conocer el sentir del Gobierno de los Estados Unidos sobre este tema, es que cursó una nota al Ministro de ese país en Lima, R. Gibbs. A causa del moroso sistema postal, recién en junio el nuevo Ministro de Estados Unidos I.P. Christiancy envió una nota a Irigoyen confirmando que, de acuerdo a la legislación de su país "toda venta de buques hechas por los ciudadanos de los beligerantes requiere la más escrupulosa averiguación por parte de los Cónsules de los Estados Unidos, en la cual se demuestre de una manera positiva la buena fe de dichas ventas antes de que se las reconozca, como que tales traslaciones de dominio por su naturaleza están sujetas a una gran sospecha de fraude", todo lo cual cumplió Irigoyen con poner en conocimiento del Ministro de Guerra y Marina, junto con una traducción de los artículos 219 y 220 del Reglamento Consular de Estados Unidos[675]. Y era efectivamente un fraude, pues los buques continuaban bajo la dirección y manejo del dueño primitivo, y en el mismo tráfico y navegación. Así el nombre de un neutral cubría una propiedad realmente enemiga.

El Peruano del 4 de julio, con el título "Otra farsa internacional", transcribió un comentario en diarios de Santiago, referente a la desaprobación del Gobierno de Estados Unidos a la conducta de Gibbs respecto del *Itata*. *El Peruano* comentó esa noticia como sigue:

> "Es falso, de toda falsedad, que el Gobierno de los Estados Unidos haya desaprobado la conducta del Ministro Gibbs. Antes al contrario, Mr. Edwards, Ministro de Estado, en su despacho del 8 de mayo a la Legación americana en Lima-despacho que antes de ahora tenemos publicado íntegro-le dice a Mr. Christiancy, el actual Ministro, que las dos respuestas que Mr. Gibbs diera al Gobierno del Perú son correctas, si bien no existe prohibición para que un buque extranjero en el exterior pase a ser propiedad americana, con tal que el traspaso a un ciudadano de los Estados Unidos, sea de buena fe. Y esa buena fe es la que nunca pudo alegar el *Itata* ni alegará ninguno de los vapores que hoy son transportes chilenos y mucho menos que el *Lamar* que izó la bandera americana para huir del *Huáscar*, como Williams Rebolledo izó la inglesa para apoderarse villanamente de la *Covadonga*. La bandera norteamericana no es un trapo que se pueda usar por reivindicadores"[676].

Según Antenor Arias, las ordenanzas de todas las naciones[677], "principalmente la que se halla vigente para nosotros", convienen en que es permitido en las guerras marítimas enarbolar bandera falsa como

estratagema para engañar al enemigo y lograr que se acerque, pero solo por tiempo preciso para que salga del error, antes de iniciar el combate". En el caso del *Lamar* que se comenta, no fue una estratagema sino por el contrario un acto desleal de su capitán hacia la bandera de un país amigo.

Por otro lado, en los primeros días de abril, según noticias del vapor *Coquimbo* de la P.S.N.C., el vapor *Rímac* de la C.S.A.V. había sido vendido a un tal capitán Sims, inglés, y su próxima llegada al Callao la haría con esta bandera[678]. En efecto, el 2 de abril el *Rímac* arribó con la bandera inglesa y zarpó hacia el Sur ya con la guerra declarada. Lo anecdótico de ello está en que en él se embarcó el general Buendía con todo su Estado Mayor, además de otros jefes y oficiales. La tripulación del buque era chilena y conducía también más de 200 chilenos expulsados del país. Buendía no se sintió seguro por las manifestaciones hostiles, y desembarcó en Chala con el Jefe de Estado Mayor, continuando por tierra hasta Arequipa. Los demás oficiales siguieron viaje sin novedad hasta Iquique.

El 27 de abril por el Ministerio de Hacienda, se promulgó una resolución por la que "queda nulo y sin valor ni efecto el contrato celebrado con la C.S.A.V. (23 de octubre de 1872), para el tráfico de nuestra costa"[679].

La sección Actualidad de *El Peruano* del 29 de abril, con el título "Compañía Sud-Americana de Vapores", comentaba la rescisión del contrato con esa compañía por haber violado las cláusulas 6a. y 8a. del contrato y por el estado de guerra. Dice que no había cumplido con los deberes de la neutralidad, sino que sus vapores se habían convertido en servidores de la escuadra y gobierno chileno, suministrando datos y noticias de nuestro estado militar y operaciones bélicas, sin omitir esfuerzo alguno para favorecer al enemigo con daño al Perú. Al rescindirse el contrato, los vapores de la C.S.A.V. no podrían ingresar a nuestros puertos, con lo cual estaremos a cubierto "de la vigilancia y espionaje que ejercen los numerosos empleados chilenos de los vapores de esa compañía", que amparados con su "falso carácter de neutrales", daban información al enemigo[680].

Conviene señalar que los ocho buques de la C.S.A.V. arrendados en 1879 por el Gobierno de Chile lo fueron en las fechas siguientes[681]:

30 de marzo *Copiapó*
15 de abril *Limarí, Lamar, Paquete del Maule, Huanay*
12 de mayo *Itata, Loa, Rímac*
12 de mayo *Matías Cousiño*, de la Cía. Explotadora de Lota y Coronel.

Así, pues, en el lapso anotado, el poder naval chileno se vio incrementado con 9 vapores mercantes para apoyar los requerimientos logísticos de la Marina y del Ejército de Operaciones del Norte. Ahora bien, según Le Dantec, el 3 de abril estaban en Antofagasta el *Matías Cousiño* y el *Rímac* cargados de carbón para abastecer a la escuadra. Ambos enarbolaban bandera inglesa. Esa misma noche, Williams Rebolledo zarpó con la escuadra para iniciar el bloqueo de Iquique, quedando dichos vapores en Antofagasta. ¿Cómo entonces, pudo estar el *Rímac* en el Callao el 2 de abril? Lo curioso es que la presencia del *Rímac* en Antofagasta según Le Dantec, corresponde a una cita de la obra de Williams Rebolledo "Operaciones de la Escuadra chilena, mientras estuvo a las órdenes del contralmirante Williams Rebolledo, 1882". La cita que aquí se hace es de *El Comercio* de Lima que lo vio en el Callao el 2 de abril, y en el cual se embarcó el general Buendía. ¿Se habrá equivocado Williams Rebolledo o Le Dantec?

Nueva discrepancia pero esta vez entre Le Dantec y Allard autor este último de *Cien años de la C.S.A.V.* Le Dantec lo cita al mencionar que el Gobierno de Chile firmó con la C.S.A.V. en 1874, un contrato de subvención por 100,000 pesos anuales, a ser abonados trimestralmente. Pero más adelante al citar a Allard otra vez, ¡menciona que la subvención pactada el año 1874 fue de 100,000 pesos trimestrales! Estos dos datos discrepantes indican que las fuentes chilenas no son confiables.

Reconociendo, pues, Irigoyen la existencia de aquellas situaciones por abanderamiento, etc., es que el 5 de abril cursó una circular a todos los consulados en Lima, inquiriendo por las condiciones exigidas en cada país para que un buque mercante sea considerado como perteneciente a la nacionalidad de dicho país, y cuáles los requisitos indispensables para que el abanderamiento de buques extranjeros sea considerado como de buena fe y, por lo tanto, legal. Esta información la solicitaba en vista de que en el estado de guerra con Chile, había necesidad de ejercer el derecho de visita respecto de los buques neutrales, acción contemplada en los tratados públicos del Perú y el derecho internacional. El pedido fue satisfecho inicialmente, entre otros, por Portugal, Colombia, Austria-Hungría[682].

El acto de la visita en el mar permitía establecer si el buque tenía legalmente la condición de neutral mediante la verificación de la patente y/o pasavante. De ser necesario, también, se procedía a la revisión de los documentos que amparaban el cargamento conducido, su verificación física mediante el registro, determinando si constituía

contrabando de guerra o no y, finalmente, su libertad o captura, y en este último caso su envío al puerto en donde un tribunal llevaría a cabo el juicio respectivo.

El 8 de abril, Irigoyen informó al Ministro de Guerra y Marina el caso que expone el Ministro Plenipotenciario de Ecuador en Lima, referente a la barca boliviana *Rafaela*, pero de propiedad del ciudadano ecuatoriano Tomás Riles, a la cual el Cónsul de Ecuador en Iquique, concedió un pasavante provisional, válido por seis meses para ir a matricularse a Guayaquil, permiso que le concedió después de que el armador y capitán cumplieron con los requisitos legales. Luego de manifestar haber instruido al citado cónsul acerca cualesquiera que sean las prácticas que observen otros cónsules en Iquique para el cambio de bandera, él debe cumplir con la ley ecuatoriana. Concluía su carta expresando que en esta oportunidad, para no causar graves perjuicios a los dueños del buque y cargamento, la barca *Rafaela* gozaría excepcionalmente del plazo de seis meses para matricularse en Guayaquil[683].

Es interesante la trascripción que ofreció *El Comercio* de una noticia de Liverpool aparecida en el *European Mail* sobre la Junta de Accionistas de la P.S.N.C. realizada el 7 de mayo, y de cuya Memoria se reproduce el párrafo siguiente:

> "En lo que respecta a la guerra entre Chile y el Perú dijo (el Presidente) que los agentes de la compañía tenían instrucciones para no conducir, bajo ningún pretexto, contrabando de guerra para cualquiera de esos Gobiernos, y para no mostrarse favorable a ninguno de ellos ni para correr ningún riesgo navegando muy pegados al lado donde el viento arrecie. Dijo que habían vendido un buque, al que no tenían en qué emplear, vapor de ruedas, a los peruanos en un precio razonable (el *Oroya*) y que estaban prontos a vender otro a los chilenos si lo necesitaran (sería el *Amazonas*)"[684].

Con fecha 10 de abril, el Agente general interino de esa compañía en el Callao, J.W. Firth, había enviado a los capitanes de buques una circular relativa a la guerra entre el Perú, Bolivia y Chile, recordándoles las instrucciones contenidas en el artículo 14 del Reglamento de la compañía, insertas en la circular N° 341 y que era como sigue:

> "Los comandantes cuidarán que tanto ellos mismos como todos y cada uno de los oficiales o empleados de la Compañía que se hallan a sus órdenes, preserven de la manera más estricta la neutralidad de los vapores de la Compañía, a fin de evitar hasta la posibilidad de queja alguna sobre este particular de parte de los gobiernos o autoridades de cualquiera de los Estados del Pacífico. Ninguna consideración debe relajar el estricto cumplimiento de esta orden, y la menor infracción de ella de parte

de cualquier oficial o empleado de la Compañía será castigado con inmediata separación del servicio.

Es bajo las actuales circunstancias absolutamente prohibido conducir en los vapores de la Compañía fuerzas militares o navales de las potencias beligerantes, armas o municiones, o contrabando de guerra de cualquiera especie que sea, y los agentes tienen órdenes especiales de no permitir su embarque, pero Uds. se servirán cooperar con ellos en este asunto, y dar órdenes estrictas a su contador y oficiales para que cada uno de ellos vea que estas instrucciones se cumplan fielmente.

Buques de guerra de ambas partes tienen el derecho de hacer parar en alta mar cualquier buque con el objeto de averiguar su carácter y objeto, de manera que si los buques de guerra de cualquier República quisieren hacer parar a Uds. en la mar, deberán Uds. acceder a ello. No permitirán Uds. sin embargo, ninguna demora innecesaria del vapor, y en el caso de que tal demora fuera impuesta por la fuerza, deberán Uds. dar cuenta del suceso al Comandante del primer buque de guerra inglés que encuentren, comunicándome en primera oportunidad los pormenores.

No entregarán Uds. ningún saco de correspondencia ni despacho alguno sino a quien vaya dirigida, ni permitirán que ningún pasajero que se haya embarcado en el vapor de su mando con el objeto de proseguir su viaje a cualquier otra parte de la costa, sea sacado del buque, contra su voluntad, por ninguna de las partes beligerantes. En cualquier caso que se emplee la fuerza para obtener posesión de despachos o cartas, o para apoderarse de las personas de pasajeros, protestarán Uds. contra la violencia ejercida, pondrán el suceso en conocimiento del Comandante del primer buque de guerra inglés que encuentren, y me suministrarán sin demora los pormenores.

Si encontrasen Uds. algún buque de guerra descompuesto y fuese necesario prestar auxilio, pueden Uds. recibir a bordo a los oficiales y tripulantes, sin armas, y conducirlos al puerto más próximo, siendo esto una medida de humanidad, pero bajo ninguna circunstancia remolcarán Uds. un buque de guerra"[685].

Sin embargo, no todo fue neutralidad absoluta por parte de la P.S.N.C. Así se aprecia de una resolución del 10 de junio del Ministerio de Hacienda, por la que se reconocía la suma de 19,372.59 soles a favor de la P.S.N.C. por haber transportado en el vapor *Perú* desde Salaverry al Callao, a la división de tres cuerpos que viniera bajo el comando del coronel Miguel Valle Riestra, y el batallón Chota[686].

Evidenciando otra vez que esa neutralidad no era absoluta, está la preocupación que Prado expone a La Puerta en carta del 4 de junio, al manifestarle que en los vapores de la P.S.N.C. casi toda la tripulación es chilena, presentando una gran ventaja para el enemigo, "pues cada uno de esos empleados es un espía que recorre diariamente

nuestros puertos apercibiéndose de nuestros recursos", y le recomendaba que el Ministro Irigoyen tratara este tema con el ministro inglés y con el Agente de la Compañía[687].

Lo notable sobre esto último es que recién el 30 de octubre el Ministro de Guerra y Marina La Cotera, se dirigió al ministro Irigoyen adjuntándole un oficio del Comandante General de Marina en que hacía presente el recurrente tema de los tripulantes chilenos en buques de la P.S.N.C., y ante la recomendación de que el Ministerio de Relaciones Exteriores adopte medidas para evitar los perjuicios que esas personas pudieran ocasionar, contestó el 31 como sigue:

> "La compañía de vapores, como cualquiera otra está sujeta a las leyes de la República y a las autoridades marítimas establecidas precisamente para vigilar su cumplimiento y cuidar en el presente caso de que se observe la más completa neutralidad.
>
> Toca, por consiguiente, a la Comandancia General de Marina notificar a la Compañía inglesa de vapores para que despida los tripulantes chilenos que están a su servicio, previniéndoles que ningún vapor que salga del Callao será recibido a su regreso en ningún puerto peruano, si tuviese a su bordo un solo ciudadano chileno y que por su nacionalidad, así como por contacto frecuente en que están con nuestros puertos, pueden ejercer el carácter de espías y faltar a las reglas de neutralidad, que dicha compañía está obligada a observar.
>
> Solamente en el caso de que la Legación Británica se dirigiese a este Despacho reclamando la resolución anterior, que debe ser dictada en el día por las autoridades marítimas, lo que no espero absolutamente que se verifique, podría haber lugar a gestión diplomática"[688].

Esta contestación, que fuera transcrita el mismo 31 por el Ministro La Cotera a la Comandancia General de Marina, hace pensar en por qué esta medida no fue dictada desde los primeros días de la guerra, esto es seis meses atrás, durante los cuales solo se lee continuas advertencias de la autoridad marítima sobre las tripulaciones chilenas, ni que se cumpliera el pedido de Prado de conversar con la autoridad diplomática y empresarial inglesa. ¿Fue acaso una negligencia de parte de dos de los órganos del tríptico de la Seguridad Nacional: el Ministerio de Guerra y Marina y el Ministerio de Relaciones Exteriores? Todo hace pensar que respondía a la debilidad de no contar con una marina mercante nacional a vapor, visto que prácticamente la movilización de todo el comercio exterior y de cabotaje dependía de dicha compañía, pues si no desembarcaba a sus tripulantes chilenos y se les negaba el ingreso a puertos peruanos, ¿qué compañía atendería el comercio marítimo? Una lección más de la guerra.

Otro caso es cuando el 7 de julio, el ministro Irigoyen dio cuenta

que el Secretario General del Director de la Guerra, con oficio del 30 de junio de Prado, que adjunta, informaba "haberse presentado el vapor Ayacucho con bandera chilena, como reconociendo que el restablecimiento del bloqueo de Iquique otorgaba posesión a Chile[689].

El 9 de mayo, Irigoyen contestó al Ministro de Guerra y Marina sobre una pregunta relacionada con la legalidad que podían tener los pasavantes otorgados por el Cónsul de Nicaragua en el Callao, a los buques de esta nación. Irigoyen manifestaba estar enterado que los cónsules de Nicaragua, por instrucciones de su Gobierno, estaban prohibidos desde el 5 de noviembre de 1878 de extender patentes de navegación, y agregaba:

> "Como en las actuales circunstancias de guerra que nos encontramos con Chile, pudiera suceder que algunos buques peruanos hayan tomado bandera nicaragüense, o al contrario que algunos buques chilenos hayan pedido tomar igual insignia, es necesario que US. dicte las órdenes convenientes para averiguar si dichos pasavantes han sido expedidos con posterioridad a la declaratoria de guerra, o antes de la fecha en que el Gobierno de Nicaragua prohibió a sus cónsules el otorgarlos, a fin de que por este despacho, en vista de esos antecedentes se resuelva lo conveniente"[690].

El 18 de junio, Irigoyen nuevamente informó al Ministro de Guerra y Marina, haber recibido el 16 otra nota del Cónsul de Nicaragua, en la que detallaba cómo era que en ese país se concedía el derecho de bandera, la misma que transcribía para los fines consiguientes y su información, pero le advertía que en el Ministerio de Relaciones Exteriores se había tomado el acuerdo siguiente: "No publicar ningún documento relativo a este asunto por no perjudicar a muchos buques que pertenezcan a peruanos y que debidamente llevan la bandera de Nicaragua, y poder nosotros además aprovechar de esta noticia para hacer las presas que pudieran presentarse"[691].

Finalmente, Prado escribió a La Puerta el 6 de junio recomendándole se haga "algún arreglo con la P.S.N.C. a fin de que todos los vapores que hagan la carrera al Sur, recalen de ida y venida en los puertos de Pacocha y Pisagua, con los que necesitamos tener muy expedita la comunicación diaria en las presentes circunstancias". El 13 de junio, en efecto, el Ministro de Hacienda solicitó al Gerente de la P.S.N.C. disponer que los vapores hicieran escala en dichos puertos, conforme al pedido de Prado[692].

3.2. EL CASO DEL LUXOR

Como se trata de una presa, es bueno recordar antes de continuar,

cómo es que en el Perú se había tratado y se trataría este tema. Con ocasión de la guerra de la Cuádruple Alianza contra España en 1866 esta nación, apartándose de lo prescrito en el derecho internacional, estableció en sus buques de la escuadra del Pacífico, la conformación de tribunales de presas. Inglaterra reclamó ante la Corte de España, sin resultado favorable. Por otro lado, el 10 de febrero de 1866 el Gobierno peruano emitió instrucciones para sus buques de guerra, disponiendo también el establecimiento de similares tribunales de presas, especificando su conformación y procedimientos a que habrían de sujetarse. Por supuesto, el Ministro británico residente en Lima, reclamó por el artículo 7° de esas instrucciones. El Gobierno peruano al contestar, le manifestó que existían tribunales permanentes, pero que las instrucciones aludidas se habían expedido por retorsión y por el tiempo que durase la guerra. Así, pues, en 1879 regía el Reglamento de Presas de 1822, que según Antenor Arias[693], a 1876 era deficiente, no estaba conforme con las prácticas del derecho marítimo y, por supuesto, tampoco con las de 1879. Según Arias:

> "El Reglamento tampoco es conforme a los principios universalmente reconocidos, que puedan apresarse las naves neutrales que conduzcan al territorio enemigo, artículos de contrabando de guerra. Lo único que se permite es la confiscación de los artículos cuyo comercio es ilícito; y, aún cuando algunos autores acuerdan carácter hostil a la nave que los conduce, en ciertos y determinados casos, y según la entidad del cargamento, sus doctrinas no se hallan reconocidas en la legislación internacional, ni mucho menos por consiguiente es aceptable aquella regla con la latitud que le acuerda nuestro Reglamento de Presas".

Más adelante expresaba Arias (en 1876), que la jurisprudencia del Perú, en asuntos de presas, tenía que adolecer de algunas deficiencias, en razón de que no había tenido oportunidad de ejercer ese derecho en vasta escala, desde la fecha de su independencia política. Pero, añadía, que con motivo de la guerra con España, el Gobierno dictatorial fijó principios que estaban en armonía con los adelantos de la ciencia internacional, pero que lamentablemente no tuvieron permanencia. Recordar esta parte de la guerra marítima, es interesante, porque entonces y ahora, el Derecho Internacional Marítimo y el Derecho de Guerra en el Mar, tienen implicancia en el planeamiento de las operaciones de guerra.

En periódicos de Chile aparece que el *Luxor* condujo 2,000 rifles y mil y pico de carabinas a Valparaíso. Este vapor alemán de la compañía Kosmos, llegó al Callao el 18 de mayo. Según la información que consignó *El Comercio*, aparecía que el capitán había sido sorprendido,

pues la dirección de la compañía en Hamburgo había declarado estricta neutralidad. Las armas fueron compradas en Buenos Aires y embarcadas en Montevideo. El capitán hizo su descargo ante el Cónsul General de Alemania en Valparaíso el 9 de mayo, alegando que en ese puerto embarcó 342 cajones de mercadería, y que recién al descargarlos en Valparaíso, comprueba que contenían armas y municiones. Ya en el Callao, el Cónsul del Imperio alemán certificó la correcta traducción literal del descargo del capitán. El buque, sin embargo, fue detenido y se inició la instructiva al capitán y personal del *Luxor* en un juicio ante el Tribunal de Presas por ruptura de la neutralidad de su bandera, al conducir los pertrechos enumerados para el enemigo. El Fiscal era el capitán de fragata Santiago de la Haza, 1er. Ayudante de la Capitanía y el Secretario Adrián Viñas[694].

El Peruano mencionaba que el caso se estaba viendo en 2a. Instancia del juzgado de presas, por haber practicado contrabando de guerra. Transcribía también una nota de *La Sociedad,* que comentaba ser tan clara la situación, que había causado sorpresa la resolución absolutoria de 1ra. Instancia. "No se entiende, dice, pero en el terreno de la legislación nacional el *Luxor* es buena presa, y no es aceptable la excusa del capitán de haber ignorado la calidad del cargamento, sin que haya podido demostrar que realizó un acto inocente, cuando la compra y embarque del armamento en Buenos Aires y Montevideo respectivamente, fueron actos de conocimiento público". Cita un artículo del Reglamento de Presas del 22 de abril de 1822 sobre la procedencia de la captura y enjuiciamiento de las naves neutrales, "si condujesen al territorio ocupado por el enemigo, algunos artículos de contrabando de guerra". Además, ha violado el Tratado de París de 1856 suscrito por Alemania a cuya nación pertenece, esperándose que el fallo de la Corte Superior sea favorable al Perú. Entretanto, el vapor quedó detenido en el Callao.

El 30 de mayo el Ministro de Relaciones Exteriores, Irigoyen, informó al Ministro de Hacienda sobre el *Luxor* detenido en Callao, que "la Legación inglesa se ha dirigido a ese Ministerio sobre el mismo asunto como ya tuviera el honor de comunicarlo al Ministro de Hacienda, habiéndose limitado en su contestación a manifestarle al señor St. John, que se había remitido las instrucciones convenientes al Ministro Pividal (en Europa), quien ya había tratado el asunto con Lord Salisbury. No dejaré de llamar la atención de US. -decía Irigoyen-, sobre la conveniencia de "evitar en las actuales circunstancias de la república toda complicación que pudiera dar lugar a los incesantes reclamos de los Tenedores de Bonos"[695].

En carta del 22 de junio, Prado escribió a La Puerta respecto al *Luxor*, que desde que el Ministerio de Relaciones Exteriores de Inglaterra había tomado cartas en el asunto: "nada ya tengo que decir; pero es sensible que se haya cruzado esa intervención en una causa tan justa por nuestra parte"[696].

El 23 de junio, el Ministro de Relaciones Exteriores Irigoyen informó al Ministro de Guerra y Marina sobre las gestiones del Encargado de Negocios del Imperio Germánico en cumplimiento de instrucciones que había recibido para gestionar la libertad del *Luxor* detenido en el Callao, y sometido a juicio de presas por haber practicado contrabando de guerra. El citado diplomático solicitaba información sobre el juicio para dar cuenta a su Gobierno. En consecuencia, Irigoyen solicitó al Ministro dictar medidas para acelerarlo[697]. Pues bien, según noticia aparecida en *El Comercio* del 30 de junio, la Corte Superior de Lima anuló el auto en que el juzgado de presas del Callao declaraba no haber lugar al juzgamiento del vapor *Luxor*. Luego de analizar el concepto del artículo citado del Reglamento de Presas, que no le era de aplicación al no incluir como causal el que hubiese conducido armas y no habiendo sido sorprendido igualmente en plena conducción, su captura, detención y juzgamiento no procedían. Comentaba también, que las naves que conducían contrabando de guerra no podían ser apresadas, pero sí sufrir como castigo la pérdida de sus utilidades. Solo había un caso en que procedía la confiscación: que el buque fuese sorprendido transportando tropas del enemigo, sin importar la razón por la cual lo hiciera.

Cuando el *Luxor* llegó al Callao no tenía parte alguna del cargamento de armas tomado en Montevideo; ni estaba ocupado por tropas chilenas. Por lo tanto, jurídicamente no había contrabando de guerra de que apoderarse y la nave no podía ser confiscada. Sin embargo, llegó a la conclusión de que la compañía Kosmos, no importa su declaración de neutralidad, si podía obtener ganancias por transportar ese clase de carga, lo haría. Por eso es que el *Ramsés* de la misma compañía se quedó en Valparaíso dejando de venir al Callao. Sugería el articulista, que se cerrasen los puertos peruanos a los vapores de la compañía Kosmos, pues ello les cerraría también para los fines del caso, todos los del Pacífico sudamericano. Concluía que: "Alemania y todos los Estados del mundo tendrían que ver en semejante medida (prohibición de entrar a puertos peruanos), una racional precaución del Perú en guarda de sus más vitales intereses, de su propia conservación; y que por ser de carácter transitoria, había

de ser considerada, no como una aberración económica, ni como un síntoma de divorcio con la civilización; sino como un arbitrio de circunstancias para conjurar un mal de grave trascendencia y consideración".

El *Luxor* quedaría, pues, libre. El juicio, sin embargo, continuó y con fecha 31 de julio se expidió la sentencia de 1ra. Instancia firmada por el Comandante General de Marina, contralmirante A. de la Haza, y el Escribano de Marina, Alejandro O. Deustua, que declaraba al *Luxor* buena presa: "Fallo que debo declarar y en efecto declaro que el vapor *Luxor* de la compañía alemana Kosmos, que se halla detenido, es buena y legítima presa, y por cuanto fue apresado de orden del Supremo Gobierno, se adjudica al Estado en su totalidad".

Para llegar a esta sentencia, el Tribunal expuso numerosas consideraciones o razones ya referidas anteriormente, pero incluyó otras nuevas producto de la investigación e interrogatorios. Así, frente a la declaración del capitán de que solo se enteró en Valparaíso que los cajones contenían armas, pues de haberlo sabido en Montevideo los habría rechazado, están las declaraciones del 1er. Piloto y tripulantes, que manifestaron que al romperse a bordo durante el embarque algunos cajones, se constató contenían armas, y se procedió a la reparación de los cajones; que ello fue de conocimiento del capitán; que además se habían ocultado y negado documentos sobre naturaleza de la carga, procedencia y destino; rol de tripulación; contrato de fletamento, facturas, certificados consulares, todo lo cual llevaba a dudar de la neutralidad de la nave y que el capitán no procedía de buena fe, sino por el contrario de antemano sabía que estaba violando la neutralidad.

El Tribunal tuvo en cuenta la opinión de tratadistas que favorecían la liberación de una nave que conduce contrabando, y que para evitar su confiscación el capitán debe ser muy cauto evitando tocar puerto enemigo. Aún en el caso de no haber sido apresado *in fraganti*, al capitán le correspondía demostrar su buena fe; lo cual había hecho, habiendo más bien inferido una ofensa al Perú, y que se le apresó al llegar al Callao. Liberar al *Luxor* era un mal antecedente, que podía llevar a su repetición. Reconocía el Tribunal que no había elementos de juicio claros y definidos que permitieran establecer como regla universalmente aceptada el principio de la liberación, es decir, confiscar la carga y dejar libre a la nave; por el contrario subsistía el principio anterior de confiscación, visto que no había tratado expreso entre Perú y Alemania que estableciera los deberes recíprocos de neutralidad.

Asimismo, que aun cuando se aceptara la doctrina de liberación de la nave, ella no era de aplicación absoluta, sino que estaba subordi-

nada a otras condiciones que permitieran determinar la naturaleza del acto, y que si del examen se descubría que se actuó con fraude u otra actitud maliciosa licenciosa, la confiscación debía incluir carga y nave. Finalmente, que no habiendo un tratado Perú -Alemania que regulase el trato de sus naves, debían aplicarse las leyes del Estado peruano, en este caso, el art. 1° del Reglamento del 29 de abril de 1822, según el cual "ha lugar al juicio y declaración de presa en el caso en que buques neutrales o amigos condujesen al territorio enemigo algunos artículos de contrabando de guerra".

La 2da. Instancia, o sea la Corte Superior de Lima, emitió sentencia el 2 de setiembre de 1879, previa atención de la exposición del Fiscal y apelación del 30 de julio, confirmando en su totalidad la sentencia de 1ra. Instancia. Ante una nueva apelación, la Corte Suprema declaró el 30 de setiembre, no haber nulidad en la sentencia de la Corte Superior de Lima, confirmatoria a su vez de aquella de 1ra. Instancia[698]. Posteriormente, por decreto del 10 de enero de 1880, Piérola devolvió el *Luxor* a la Cia. Alemana de vapores, autorizando su salida del Callao[699].

3.3. LOS CASOS DEL SANTIAGO *Y* ANITA

El 28 de mayo el Comandante General de Marina elevó a la Corte Superior de Lima el expediente debidamente actuado por la administración de la aduana de Paita, al haber descubierto en el vapor *Santiago* de la P.S.N.C., siete cajones con contrabando de guerra que dicho buque en tránsito conducía a Chile. De acuerdo al expediente quedaba demostrado que el contenido de dichos cajones se enmarcaba en lo que según el derecho internacional y las leyes del Perú calificaban como contrabando de guerra. La ley del 3 de octubre de 1857 por la que el Perú se adhirió a la declaración de París de 1856, condenaba ese comercio ilícito. Como Gran Bretaña también era signataria de dicha declaración, ello importaba el reconocimiento del derecho de confiscar los artículos de guerra que sus respectivas naves mercantes llevasen con destino al enemigo.

En la elevación también se mencionaba que los artículos encontrados en el referido vapor no habían sido importados ni venían con destino a puertos peruanos, sino iban a un país en guerra con el nuestro, y que por lo tanto había lugar a un juicio de presas, "si se encontrase algún buque en los mares litorales, o sujetos a la jurisdicción del Estado, navegando sin patente y demás documentos necesarios u otros que sean simulados; si los buques neutrales o amigos condujesen

al territorio ocupado por el enemigo algunos artículos de contrabando de guerra, y si condujesen enemigos o efectos que le correspondan", las disposiciones terminantes del Reglamento del Ramo (29 de abril de 1822) ponían fuera de toda duda que el caso correspondía a la jurisdicción privada de presas, cuya primera instancia ejercía el Comandante General de Marina con asesoría del auditor del ramo (art. 448 Reglamento de Tribunales). El Fiscal solicitaba pues, que el expediente regresara a la Comandancia General de Marina a fin de que en uso de sus atribuciones como 1ra. Instancia, siguiera el juicio correspondiente de acuerdo a ley[700].

El 5 de julio, el Ministro británico en Lima St. John, envió una nota al Ministro de Relaciones Exteriores del Reino Unido informando que el 1° de julio, el Sr. Firth, Gerente de la P.S.N.C., fue avisado por la autoridad del Callao, que el vapor *Santiago* había sido capturado y enjuiciado ante el Tribunal de Presas por haber traído de Panamá, hacía dos meses, cierto contrabando de guerra destinado a Valparaíso. El contrabando referido consistía en una caja con 5 rifles y algunos cartuchos, enviado desde Nueva York con un conocimiento de embarque de fecha anterior al estado de guerra declarado entre Perú y Chile.

Al recibir St. John el informe de Firth, se comunicó con el Ministro de Relaciones Exteriores Irigoyen, expresándole cuán ignorantes estaban las autoridades del Callao, acerca del primer principio del derecho que debían administrar. Explicaba que el *Santiago* había hecho varios viajes sin problemas y confiaba sería devuelto a la P.S.N.C. Irigoyen ofreció interesarse y a las horas St. John recibió una carta comunicándole su liberación y el pedido a Firth para que devolviera las cartas y las considerase como nunca escritas."Es difícil imaginar un Gobierno que actúe en esta forma, pero demuestra cuán obsesionados estamos por la pasión del momento". "Tanto en este caso como en el del *Luxor*, escribió St. John, el Gobierno peruano parece ignorar o ser ignorante de los Tratados que ha firmado".

En su Tratado de 1851 con los Estados Unidos, renovado parcialmente en 1870, el Perú reconoció el principio de derecho internacional generalmente aceptado, que declaraba que los artículos de contrabando encontrados en un buque con destino a un puerto enemigo estaban sujetos a detención y confiscación, liberándose el resto de la carga y el buque. "En el caso del *Luxor*, sigue St. John, enviaron al buque ante el Tribunal de Presas por haber tenido armas que pertenecieron a un beligerante, muchas semanas antes de llegar al Callao.

He recomendado a Irigoyen llame la atención al Tribunal de Presas"[701].

En cuanto a la barca *Anita*, que como se recordará, fue apresada por el *Chalaco* en Tocopilla y enviada al Callao con dotación de presa para que conforme al Reglamento de Presas de 29 de abril de 1822, fuera sometida al Tribunal de Presas, única autoridad competente para decidir del buque y su carga. El pedido de un tal Carlos Watson para que se le entregase la carga de la barca en junio de 1879, no prosperó pues estaba de por medio el cumplimiento del ordenamiento legal[702].

Conforme anunciaba *El Comercio* del 9 de junio, en este día llegaba al Callao la barca *Emilia*, capturada por el *Huáscar* en las cercanías de Cobija, cargada con metales; en cambio la goleta *Coqueta* fue liberada por la fuerza naval chilena y detenida su dotación de presa proveniente del monitor.

4. COMERCIO Y TRÁFICO

4.1. SOBRE INTERDICCIÓN COMERCIAL

En el Capítulo I se ha descrito el itinerario del tráfico entre la costa oriental del Pacífico sudamericano y Europa, servido principalmente por la P.S.N.C., tanto en cabotaje como por el Estrecho. La vía por el istmo de Panamá, tanto para los fines de la guerra como para el comercio, era importante. Así se lo trasmitía el Ministro Irigoyen el 14 de abril, al Cónsul del Perú en Panamá don Ramón Vallarino B. al manifestarle:

> "Se ha comunicado por avisos privados a este Ministerio, que don Olegario Silva ha sido enviado a ese puerto por el Gobierno de Chile con el objeto de impedir el embarque de las armas y demás elementos de guerra que pudieran venir para el Perú. Se ignora con qué carácter haya sido investido el tal Silva, para poder desempeñar la comisión indicada; pero cualquiera que sea, me apresuro a dirigir a US. este oficio, trasmitiendo aquel comercio, a fin de que en cumplimiento de su deber, proceda US. con toda actividad como las circunstancias lo requieran.
>
> La circunstancia de ser el istmo de Panamá **ruta libre** para todos los países cualquiera que sea el estado de sus relaciones, me hace esperar que el agente de Chile no podrá embargar el embarque de ningún artículo que venga con destino al Perú y que si lo intentase no podría conseguirlo. Debe US. sin embargo, asegurarse de esto de una manera privada, y sin manifestar que tiene conocimiento de la misión de Silva; y si llegado el caso fuese necesarias las gestiones oficiales de US. debe también emplearlas. El Gobierno espera que en este asunto dará US. una prueba más de su decisión en favor de la República"[703].

El 9 de abril el Gobierno promulgó el reglamento de la ley aprobada el 4 de febrero por el Congreso ordinario, creando un impuesto para la amortización de los billetes fiscales[704]. Constaba de 44 artículos y uno transitorio, y estaba referido a la manera de recaudar el impuesto en las diferentes etapas de la movilización de la carga marítima de importación, exportación y cabotaje, por los puertos mayores, menores y caletas. El monto del impuesto estaba relacionado con el peso del bulto según tramos en kilos para la mercadería, y por tonelada métrica de peso para aquellos cargamentos de carbón, fierro, leña, metales y madera. En cuanto a las excepciones de pago sobre bultos figuraban los que se manipulaban por Arica o Mollendo en razón del tratado comercial con Bolivia; equipajes de pasajeros; verduras, frutas, hortalizas; animales vivos; arroz, menestras, harinas, manteca, trigo, charqui; carbón y leña en cabotaje.

El 7 de abril el Gobierno chileno decretó la interdicción comercial con el Perú, prohibiendo la exportación de cereales y otros productos, medida que el Gobierno peruano consideró orientada a disminuir el tráfico mercantil, y que no podía dictarse medida alguna que afectase en lo más mínimo el movimiento pacífico y nada hostil del comercio de los particulares por ser contrarios a las conveniencias y a los intereses bien entendidos de las naciones. Para contrarrestarla, el Ministerio de Hacienda promulgó, el 17 de abril, el decreto supremo que sigue:

"Art. 1°.- Todos los artículos similares que se producen en Chile y que vengan de puertos de otras naciones, pagarán los derechos de importación desde esta fecha con una rebaja de cincuenta por ciento.

Art. 2°.- El Gobierno determinará con sesenta días de anticipación, la fecha en que debe cesar la concesión que se hace en el artículo anterior.

Art. 3°.- Desde el día 15 de junio próximo, los artículos de producción de Chile y los que vengan de ultramar en buques que hagan escala en cualquiera de los puertos de Chile, pagarán los derechos de importación, actualmente establecidos, con un recargo de cincuenta por ciento. Quedan exceptuados los artículos de ultramar que vengan en vapores por la vía del Estrecho.

Art. 4°.- Los artículos libres de derechos procedentes de Chile o que vengan en buques que hagan escala en puertos de Chile pagarán el derecho de importación de veinticinco por ciento sobre su avalúo desde la misma fecha señalada en el artículo precedente.

Art. 5°.- El Gobierno asume la responsabilidad de esta medida y solicitará oportunamente la sanción legislativa.

El Ministro de Estado en el Despacho de Hacienda y Comercio queda encargado del cumplimiento de este decreto y de hacerlo publicar y circular".

El 21 del mismo mes, una resolución suprema por el Ministerio de Hacienda normaba el artículo 1°, al definir que los productos con rebaja del 50% eran: afrecho, almidón, alpiste, cocos, galleta ordinaria, harina, leña, manteca de vaca, mantequilla, nueces, orégano, pasto seco, queso, sebo y trigo. Días después, *El Peruano* comentaba con el título "Interdicción Comercial", que la medida decretada por el Gobierno de Chile tenía un efecto negativo para su comercio; en cambio, decía, al Perú no le afectaba, pues aparte de la producción nacional, podía importar artículos similares de Ecuador, Argentina y California. Pero es interesante anotar que muchos meses después, específicamente el 1° de noviembre, para cumplir el art. 5° el Gobierno promulgó una ley aprobada por el Congreso el 26 de octubre, que facultaba al Gobierno a declarar, cuando lo creyese oportuno y mientras durase la guerra, la interdicción comercial con Chile, en la forma que lo juzgase conveniente[705]. Es inexplicable que esta ley no fuera aprobada por el Congreso en la Legislatura Extraordinaria iniciada el 24 de abril.

El 26 de abril el Ministro de Hacienda y Comercio don J.R. de Izcue en su *Memoria* al Congreso Extraordinario manifestó, entre otras cosas importantes respecto al comercio, lo que sigue, y que explica la promulgación del decreto del 17 de abril antes referido:

"RAMO DE COMERCIO

También en este ramo ha dictado el gobierno disposiciones requeridas por las circunstancias y que se apartan algo de la ley. En efecto, luego que el telégrafo anunció la interdicción comercial anunciada por el Gobierno de Chile comprendí que el propósito de ese Gobierno era privarnos de pan y hostilizarnos por hambre, pero ya entonces y a pesar del laconismo del telégrafo, que no permitía conocer la extensión de aquel decreto, se encontraba el Gobierno del Perú en situación de tomar la conveniente represalia, por que previsto hace tiempo este caso se ha procurado y conseguido, no solo establecer relaciones con otros mercados que pueden enviarnos con ventaja artículos similares a los de Chile, sino que para salvar toda emergencia que pudiera presentarse, ha tomado medidas más directas para conjurar la situación de penuria, a que se ha propuesto condenarnos el Gobierno de Chile.

Luego que se conoció aquel telegrama, se expidió el 17 (de abril) el decreto que corre en los documentos anexos a esta *Memoria*, concediendo una rebaja del 50% en los derechos de aduana, a los artículos similares a los que produce Chile, para favorecer la corriente de ellos a nuestro territorio, abriendo así para nuestros mercados otros centros productores, sin sufrir como espero no se sufrirá, ni escasez ni carestía en esos artículos.

En el mismo decreto se impone un recargo del 50% sobre los derechos de aduana a los artículos de producción chilena y a las mercaderías de ultramar que vengan en buques que hagan escala en Chile, para manifestar con lo primero, que rechazamos los artículos de esa república, aunque vengan a nuestras costas a pesar de la prohibición, como vienen en efecto, y para privar a Chile con lo segundo de las ventajas que le da su posición geográfica respecto de los buques de vela y carezca de la utilidad que en sus puertos dejan los que hacen allí escala en su viaje a puertos del Perú. Con el mismo fin se ha prohibido fletar buques por cuenta del Gobierno en puertos de Chile"[706].

El 28 de abril el Congreso debatió sobre un proyecto de ley presentado por el Presidente de la Cámara de Diputados José Antonio García y García, consistente en tres artículos. Por el primero se cerraban los puertos del Perú al comercio y navegación con Chile, para lo cual se prohibía el despacho desde puertos del Perú, o su ingreso a éstos, de todo tipo de buque sin importar la bandera, hacia o procedente de puertos de Chile o bolivianos ocupados por este país. En el segundo, se fijaba como sanción el decomiso de las naves que violaran el artículo primero, haciendo responsables del valor de la nave a los consignatarios o agentes que despachasen a los buques infractores, de no regresar en seis meses al Perú. En el tercero, se establecía el remate de los buques decomisados, caso de no ser de utilidad para la nación, cuyo producto se ingresaría al Erario público.

En el debate del 28, la Comisión de Comercio e Industria conformada por los senadores M. Seminario Váscones, J. Arévalo Villacís y M. Castro Saldívar, aprobaron los tres artículos, pero recomendando que se diese un plazo de 15 días a partir de la fecha de promulgación, para los buques que en esa fecha estuvieran cargando en puertos peruanos. Al discutirse el artículo 2º, intervino el senador capitán de navío Aurelio García y García, quien expuso los inconvenientes como sigue:

"Creo que este artículo puede ofrecer inconveniente en la práctica. En primer lugar, un buque va a ser decomisado sin previo juicio, cuando su arribada puede ser por causas forzosas, como los accidentes de mar, etc.

Como el objeto que se propone el proyecto es cortar toda comunicación comercial con Chile, se alcanzaría el mismo fin diciendo en el artículo, "que los buques que vengan de Chile a los puertos del Perú, después de dada la presente ley, quedarán sujetos a las penas que el reglamento de comercio señala a las naves que tocan en puertos que no están abiertos al comercio extranjero". Como en el reglamento de comercio están previstos esos casos, al cerrar los puertos del Perú al comercio de Chile, los buques que vengan de aquella república serían considerados

como los que arriban a los puertos que no están abiertos al comercio extranjero.

En consecuencia, fue modificado el artículo en conformidad con las indicaciones del señor García y García y sin observación fue aprobado".

Llamará la atención ver al capitán de navío Aurelio García y García opinando sobre el proyecto, pero cabe recordar que él era Senador y que la comisión desempeñada entre el 7 y 17 de abril por encargo del Presidente Prado, fue de carácter especial, terminada la cual se reintegró a su Cámara al iniciarse la Legislatura Extraordinaria a partir del 24 de abril. Es recién el 10 de mayo que dejó el Congreso para asumir el mando de la 2da. División Naval.

Al día siguiente de difundido el proyecto *El Comercio* publicó una carta firmada con las iniciales R.W., relacionada con el proyecto aprobado en el Senado, respecto del cual y tal como estaba concebido lo consideraba que más bien propiciaba no solo el bloqueo del Callao sino de todos los puertos peruanos hacia el sur. Después de una serie de consideraciones dejaba en claro que se refería al servicio de los vapores que realizaban el tráfico entre Europa y los puertos de Perú y Chile por la vía del Estrecho. Explicaba que había dos líneas. Una servida por la P.S.N.C. y la otra por la compañía Kosmos. A los de esta última tenía la certeza de que desde tiempo atrás sus capitanes tenían orden estricta de no transportar carga alguna de Valparaíso-Callao y viceversa. En cuanto a los vapores ingleses, decía, sabido era que transportaban su carga a Europa en vapores que iban del Callao en derechura sin tomar carga ni pasajeros para los puertos de la costa. Así, pues, decía, solo llevaban y traían carga para Europa y de Europa. Tal como estaba organizado el tráfico por la vía del Estrecho, los vapores que venían de Europa generalmente hacían escala en Valparaíso, Arica, Mollendo y Callao. De regreso a Europa embarcaban carga en Callao, Mollendo, Arica y Valparaíso y enrumbaban directamente a Europa.

Ante la incomunicación propiciada en el proyecto, se preguntaba R.W.: ¿Cuál sería el resultado de la prohibición? o los vapores del Estrecho se quedaban en Valparaíso sin llegar al Callao, o venían directamente al Callao sin tocar en Valparaíso. Para él, la opción preferencial estaba en la primera pues tanto los vapores ingleses como los alemanes embarcaban la mayor parte de su carga para Europa en Valparaíso. El daño sería entonces para el Perú. En consecuencia decía, la incomunicación no sería con Chile sino con Europa. De otro lado, consideraba R.W., que la ruta por Panamá no resolvía la exportación de los productos que se enviaban vía el Estrecho, en razón de su

naturaleza, como por ejemplo el azúcar, o ya por el alto flete como los metales de cobre, cueros secos y salados, etc. Además, la mayor parte de la carga que venía al Callao vía Estrecho que consistía de arroz, charqui, cebada, harina, no venía de Chile sino de Montevideo o de Europa, "no dejará de hacer falta durante la guerra, visto que dígase lo que se quiera ya suben de precio todas las menestras, y subirán cada día más"[707]. Todo indica que esta ley no fue promulgada y el tráfico continuó como había sido hasta este momento. *El Comercio*, en su edición del 5 de mayo, transcribió una carta que se refiere a un proyecto en el Senado destinado a impedir toda comunicación con Chile, por buques de vela o de vapor[708].

El 29 de abril, en la Cámara de Senadores se presentó un proyecto de ley destinado a declarar el Callao como puerto de depósito libre. *El Comercio*, al editorializar sobre tal iniciativa legislativa, la considera como la más importante que se hubiera tramitado en la Legislatura Extraordinaria, aunque reconocía la urgencia de otras destinadas a procurar fondos indispensables para la guerra.

Se manifestaba por la necesidad de estimular el desarrollo mercantil como fuente generadora de recursos futuros y asegurar una preponderancia. En buena cuenta se pronunciaba porque si bien por su situación geográfica y desarrollo de Lima el Callao estaba llamado a ser el centro de las grandes transacciones en la costa (del Pacífico), la meta debía ser convertirlo en el foco del desarrollo comercial del Pacífico, de manera que fuera el centro desde el cual se surtiera a los demás puertos peruanos y al propio Valparaíso, del que más bien se decía el Perú era tributario, en razón de que los importadores peruanos acudían a él a buscar artículos europeos. "No hay razón, decía, para que sea Valparaíso y no el Callao el mercado de la costa (del Pacífico)" y la razón está en que en el Callao las mercaderías están sujetas, aunque no se consuman en el Perú, a gravámenes e inspecciones enojosas. El editorial concluía:

> "Declarando al Callao puerto de depósito libre, sin que la tramitación aduanera y los derechos fiscales pesen sino sobre las mercaderías que se despachan para el consumo, en breve se haría nuestro primer puerto el centro de las transacciones mercantiles de la costa (del Pacífico); y fácil es calcular lo que con esto ganaría el comercio nacional y las ventajas que reportaría, especialmente a aquel pueblo progresista y generoso, que acaba de prestar a la república un servicio importantísimo enviando 300 de sus patriotas y valientes hijos a tripular los buques de la armada"[709].

Nunca más se supo del destino del proyecto. Debido a la guerra no tenía perspectiva alguna de beneficio futuro. Sin embargo, repre-

sentaba un enfoque muy interesante que aún hoy sigue en discusión con el ambicioso calificativo de megapuerto.

Una noticia de Chile trajo el texto de un decreto promulgado el 21 de mayo, que permitía el reembarque de mercaderías depositadas en aduanas en tránsito para los puertos de Perú y Bolivia, con excepción de los víveres, provisiones de boca y todo artículo de contrabando de guerra, debiendo el aforo efectuarse al momento del reembarque[710].

El 6 de junio por el Ministerio de Hacienda se promulgó el decreto reglamentario de la ley aprobada por el Congreso el 21 de mayo sobre exportación de azúcar, por el que se disponía una escrupulosa vigilancia por parte de las autoridades aduaneras de puertos y caletas, sobre la calidad, clase, aranceles, procedimientos, etc., para el azúcar que se exportara[711].

Las incursiones chilenas realizadas en los primeros meses de la guerra en el litoral sur, no solo afectaron a los peruanos, sino también a residentes de países neutrales con negocios en la zona. Así, el 7 de julio, el Ministro St. John dio cuenta al Ministerio de Relaciones Exteriores de Inglaterra, haber recibido quejas de los súbditos británicos por las pérdidas sufridas a causa de las acciones de las fuerzas navales chilenas. Se refería a las experimentadas durante el bombardeo de Pisagua, sin aviso previo, que afectaron a comerciantes particulares, incluso al Vice-cónsul del Reino Unido, y al ferrocarril de Pisagua hipotecado a los Tenedores de Bonos británicos. En Huanillos y Pabellón de Pica destruyeron las plataformas, que pertenecían al Gobierno peruano, pero que habían sido reparadas y prolongadas a gran costo, por la Cía. Inglesa de Guano. También pertenecían a ingleses las lanchas destruidas de esos mismos lugares, y en Mollendo. La carga perdida por el hundimiento del buque *Monroe*, de bandera nicaraguense, era propiedad del Vice-cónsul Fry. La mercadería capturada de lanchas en Mollendo, era propiedad de los señores Stafford y Cía. de Arequipa. En el bombardeo e incendio de Mejillones del Perú, también los ingleses sufrieron pérdidas.

Aún en casos sin importancia, dice St. John, el comandante Simpson del *Cochrane*, actuó muy arbitrariamente el 23 de junio contra el vapor *Ayacucho* de la P.S.N.C. que al arribar a Pisagua, encuentra dos buques mercantes y al *Cochrane*. Como las lanchas habían sido destruidas, los botes de esos buques uno inglés y otro americano, que se usaban para llevar algunas verduras a tierra, fueron detenidos por los chilenos, y conducidos al *Cochrane,* en donde fueron expropiados por Simpson, a pesar que el puerto no estaba bloqueado. Algunas de

las pérdidas ocurridas las justificaba el comandante Simpson, como "el resultado necesario de la guerra", que, según St. John, se conducía en una forma bárbara. Sin embargo, la destrucción y captura de propiedad británica como en el caso de las lanchas y barca *Monroe* y de los bienes en Mollendo, los consideraba actos ilegales, por los cuales se podía responsabilizar al Gobierno chileno. Pedía St. John a su Gobierno, le indicara si el reclamo ante el Gobierno de Chile debería ser a través del Ministerio en Londres, o de la Legación de Inglaterra en Santiago. La barca *Monroe* hundida frente a Mollendo el 19 de abril, de donde fuera sacada a la fuerza, fue echada a pique por el *Cochrane*[712].

El 11 de julio, el Cónsul de Inglaterra en Arica informó al Ministro St. John sobre los sucesos acaecidos a súbditos británicos en Huanillos. Así, decía, que el 7 de julio llegaron a Arica en un bote dos individuos: Henry Geade, alemán, y Thomas Williams, inglés. El primero contó que él había sido encargado por dos súbditos ingleses, J.S. North y W. Speedie, propietarios de un pontón en ese lugar, para cuidarlo, y en el que vivía desde el inicio de la guerra. A pesar de la frecuente visita de los buques chilenos, nunca le advirtieron ni ordenaron que debía retirarse. El 2 de julio, sin embargo, llegaron a Huanillos el *Blanco Encalada* y la *Chacabuco* comprándole algunos víveres a este último. Al poco rato fue citado por el almirante quien le ordenó sacar el pontón del puerto, comunicándole que si dentro de dos semanas lo volvía a encontrar, lo destruiría. Regresó al pontón, pero casi al mismo tiempo se presentaron tripulantes chilenos y se apropiaron de la bomba donkey y winche, mientras que otros con baldes echaban agua de mar al tanque de agua dulce, regresando después a sus buques. A poco regresaron y empezaron a quitar varios remaches, provocando la inundación del pontón, llevándose lo que pudieron. Viendo que el pontón se hundía, se embarcaron en un bote y esperaron su hundimiento que finalmente ocurrió a mediodía del siguiente. Ambos hombres izaron velas y después de una corta estadía en Pisagua llegaron a Arica el 7 de julio, en donde informaron que el pontón tuvo desplegada todo el tiempo la bandera inglesa[713].

En la sesión del Consejo de Ministros del 27 de setiembre, se trató de la resolución acordada entre la Casa Comercial de Serdio Hnos. con el de la aduana, sobre cobro de derechos por los trigos que directamente había traido de Chile. Los ministros Irigoyen y Paz Soldán confirmaron que por acuerdo verbal entre la casa Serdio y el Presidente Prado, esa casa se comprometió a importar trigo y harina de Chile, de modo que ni el Ejército del Sur ni la capital carecieran de

ese artículo mientras no se estableciesen relaciones directas con nuestros mercados. Que, en efecto, los señores Serdio habían provisto de trigo y harina a Iquique y Arica en virtud de aquel arreglo y por consiguiente, no era justo que se le siguiera juicio en la Aduana suponiendo que Serdio introdujo ilícitamente trigo al Callao. Se acordó que el Ministro Químper mandara cortar el juicio y dictase las órdenes para que solo pagara los derechos comunes por el trigo y harina sin sobrecargo de derechos. En efecto, en una nota de la Legación del Perú en Guayaquil, del 26 de mayo, V. Luque Plata informó al ministro Irigoyen que el señor Serdio, socio de la casa Serdio Hnos., había cumplido con reembarcar cargamentos de trigo provenientes de Chile, sin inconvenientes de las autoridades locales ni del cónsul de este país[714].

El 1° de mayo se promulgó un decreto supremo por el cual se decomisaron artículos, según relación adjunta, llegados al Callao en tránsito para Chile, en los vapores *Amazonas* y *Oroya* (todavía no vendido al Perú), considerados como artículos de guerra, que la Aduana remitiría al Parque de Artillería[715].

4.2. EL SALITRE COMO CONTRABANDO DE GUERRA

En las instrucciones iniciales para Williams Rebolledo sobre contrabando de guerra, estuvo incluido el salitre como artículo de esa naturaleza. Días después, sin embargo, el ministro interino Varas, volvió sobre el tema y lo dejó en libertad para decidir cuándo considerarlo como contrabando.

En los primeros días de la guerra, cuando aún la escuadra chilena no había incursionado contra los puertos de Tarapacá, el gran puerto de embarque de salitre, Iquique, había quedado bloqueado. Esta situación por supuesto llevó a la discusión en los medios privados diplomáticos sobre la condición en que debería considerarse el salitre. Por lo pronto, el artículo 2° del Tratado de París del 16 de abril de 1856, establecía que la bandera neutral cubría la propiedad enemiga, excepto el contrabando de guerra. Los diplomáticos entonces, tenían que esclarecer este único punto: ¿el salitre era contrabando de guerra? *El Comercio* del 7 de abril editorializó sobre este tema, comentando que unos tratadistas lo consideraban como contrabando y otros no, y después de citar conceptos de Grotius, de Binkershock, de Tetens y de Ortolan, que no eran uniformes, se adhirió al parecer de los diplomáticos que opinaban en favor de la libertad del salitre. Pero, decía, que el daño que se causaría a los neutrales con la confiscación del salitre peruano será para ellos gravísimo y de bien escasa importancia para el Perú.

En este sentido, el editorial estaba equivocado. No cabe duda que el tratamiento que se diera al salitre como contrabando de guerra, debía afectar al Perú, que era productor y exportador del mismo en gran escala, como se ha visto en el Capítulo anterior. Obviamente, el salitre o nitrato de potasio era un insumo para la fabricación de pólvora. Pero para el Perú su gran importancia residía en que su exportación significaba una fuente importante de ingreso de divisas para sostener el esfuerzo de guerra. Una vez embarcado en un barco neutral para su transporte a Europa o Estados Unidos, quedaba bajo la protección de la bandera del barco que lo transportase.

Lo mismo sucedía con el salitre exportado por Chile. Por ello, a ninguno de los dos beligerantes le convenía que el salitre exportado fuese declarado contrabando de guerra, ni que las instalaciones y puertos en donde se explotase y embarcase fueran neutralizados por el enemigo. Así Williams Rebolledo actuó bien tácticamente, pues en menos de 30 días dejó al Perú sin capacidad portuaria para exportar no solo salitre sino también guano por Tarapacá. Obviamente ello afectó asimismo a los empresarios neutrales que tenían inversiones en ambos productos. Destruyó en su fuente el comercio del salitre peruano, con lo que se agravarían los males de la guerra.

Lamentablemente, en los dos días de mayo que el *Huáscar* incursionó contra Antofagasta, esa concepción táctica no primó, pues el salitre era también una fuente importante para los fines de la guerra declarada por Chile. Si la compañía anglo-chilena obtenía ganancias en la paz, también tendría que resignarse a las pérdidas en la guerra. Pero debe quedar bien en claro, según propias expresiones de Williams Rebolledo, que sus incursiones contra los puertos del sur, solo tenían por objetivo inducir a las fuerzas navales peruanas a desplazarse al Sur y combatir, oportunidad en la cual esperaba derrotarlas y terminar la guerra. Su concepción estratégica no funcionó.

El 23 de julio, sin embargo, el Ministro de Guerra y Marina de Chile, B. Urrutia, transcribía al almirante Williams Rebolledo un oficio del Ministro de Relaciones Exteriores de su país, el cual contenía un planteamiento del Encargado de Negocios de Italia en Chile, frente a declaraciones de Williams Rebolledo aparecidas en un diario, comunicando a los capitanes de buques mercantes extranjeros surtos en Pisagua que cargaban salitre, a suspender la faena y dejar el puerto, porque a partir del 15 de julio sería considerado como contrabando de guerra, confiscándose el buque. El Ministro de Relaciones Exteriores,

aunque en duda de la veracidad de tal pronunciamiento, solicitaba se hiciera conocer a Williams Rebolledo que si bien el salitre estuvo considerado como contrabando de guerra en las instrucciones del 5 de abril, dejaba de tener ese carácter en relación al Tratado de Comercio con Italia y con otras naciones, instrumentos en los cuales aparecía cuáles eran los artículos considerados como contrabando de guerra, y entre ellos no estaba el salitre.

Aun cuando en el Tratado de Chile con Francia, el salitre era contrabando de guerra, solo era posible darle ese carácter cuando estuviese destinado a los puertos de Perú y Bolivia, por beligerantes. El salitre que salía de Pisagua no era considerado ilícito, porque no estaba formalmente bloqueado por los chilenos. Todo esto llevaba a ese Ministerio a considerar que carecían de verdad las declaraciones atribuidas a Williams Rebolledo. Sin embargo, para mejor desempeño, adjuntaba un extracto de las disposiciones relativas al contrabando de guerra de acuerdo a los tratados vigentes de Chile y "cuya fiel observancia debe ser objeto de la preferente atención del jefe de nuestra Escuadra"[716].

4.3. EL CORSO QUE NO FUE

El 1° de marzo el Presidente Daza promulgó un decreto por cuyo artículo 1° quedaba cortado todo comercio y comunicación con la república de Chile, mientras durase la guerra provocada por este país. El 26 del mismo mes, el Gobierno boliviano promulgó otro decreto, que *El Nacional* de Lima aplaudió, por el que establecía el corso contra el comercio chileno. Constaba de 16 artículos reglamentarios sobre la forma de ejercerlo por parte de aquellos buques que contratasen con Bolivia, bajo cuya protección actuarían[717]. En Lima sólo se publicó el 16 de mayo, pero el Gobierno lo conoció desde antes. En efecto, como en marzo el Perú estaba inmerso en intensas negociaciones con Chile para evitar la guerra, se concretó un arreglo entre ambos países aliados, que tenía que ver con la contratación por Bolivia del vapor *Laura*, que no alcanzó a operar, pero sí ocasionó algunos gastos.

La cuestión del corso estaba muy relacionada con la tantas veces mencionada Declaración de París de 1856, a la que el Perú se había adherido desde el 3 de octubre de 1857, y que se reproduce en el Anexo G junto con el texto de la resolución de la Convención Nacional que la aprobase. España, Méjico, Estados Unidos y Chile se adhirieron en 1879.

Todo indica que el Gobierno de Bolivia envió agentes al exterior

con patentes de corso, como se evidencia por un informe del Ministro del Perú en Italia L.B. Cisneros, que el 15 de julio envió desde París al ministro Irigoyen. Manifestaba que al entrevistar al coronel E. Lara se enteró que era portador de tres patentes de corso expedidas por el Gobierno boliviano para hostilizar el comercio chileno. Le pidió una, que envió al Cónsul General del Perú en Génova, por si podía colocarla, vista "la permanencia en ese puerto de gente audaz y valerosa que cuenta con embarcaciones y voluntad para esa clase de empresas". El mismo Cisneros sugería se enviase tales patentes a todas las delegaciones en Europa, visto que Bolivia no las tenía en los principales estados europeos[718]. Por lo que antecede, Lara y Cisneros desconocían el arreglo entre Perú y Bolivia, aunque ello ocurriera antes de la declaratoria de guerra el 5 de abril, pero después y no siendo Bolivia adherente al Tratado de París de 1856, tenía expedito el camino para ejercer el corso, en concordancia con los tratados bilaterales que tuviera suscritos con otras potencias.

En la biografía de Guillermo García y García, que con el seudónimo *Américo* publicó la *Revista Peruana*[719], se menciona:

> "Comprendiendo que podía hacerse más útil acometiendo atrevidas empresas asociado a otros esforzados marinos, Guillermo García y García adoptó esta determinación, que diez días después hallábase traducida en un hecho, y que solo Dios sabe hasta dónde pudo haber influido en la suerte de la guerra en que estamos empeñados.
>
> Cinco oficiales, valientes y entendidos, que contaban con otros de igual temple, los señores Narciso y Guillermo García y García, Nicanor Asín, Enrique Taboada y Alejandro Sauri, por medio de los dos primeros que eran los jefes, se pusieron de acuerdo con los plenipotenciarios de Bolivia en esta capital para organizar una escuadra de cruceros bajo el pabellón de nuestra aliada, a costa del enemigo, mediante una serie de golpes de mano que si bien tenían que ser heroicos, no podían dejar de alcanzar un éxito satisfactorio. Compraron al efecto el vapor *Laura* (que llamarían *Antofagasta*), apropiado al fin que intentaban por lo mismo que su reducido porte y débil construcción no podían inspirar recelo; lo proveyeron del carbón y víveres necesarios para el viaje que debía hacer; se procuraron ocho piezas de artillería rayada para armarlo en guerra; contrataron los oficiales de mar y numerosos tripulantes que demandaba la realización de la empresa".

Después de describir el plan concebido para capturar el *Itata*, el *Loa* y el *Rímac* en sus viajes a puertos peruanos en los últimos días de marzo y primeros de abril, *Américo* continuaba:

> "Pero sucedió que el Gobierno llegó a tener conocimiento de que el *Laura* se armaba y debía salir de un momento a otro del Callao, e inme-

diatamente el Jefe de Estado hizo llamar a don Guillermo García y García que le fue señalado como uno de los jefes de obra, y le intimó el abandono de la empresa y el desarme del vapor bajo la conminación de que si intentaba salir del Callao sería echado a pique por el *Huáscar*. Este acto, impuesto al Gobierno peruano por la lealtad internacional en una cuestión y respecto de un país como Chile, ante el cual gestionaba como mediador de paz sincero y honrado, malogró uno de los golpes más audaces y previsores con que nuestros intrépidos marinos quisieron servir a Bolivia, e impedir la serie de actos salvajes consumados por la escuadra chilena, desde el incendio de poblaciones indefensas hasta el asesinato a sangre fría de náufragos indefensos".

Según noticia de *El Comercio* del 1° de julio, se daba por seguro que el dueño del *Laura* era un tal Pastor, que lo habría vendido a tercera persona, pero como tuviera deuda con el Fisco, éste había interpuesto una acción de embargo por la Comandancia General de Marina. Como todavía enarbolaba bandera nacional, su transferencia de dominio aún no había ocurrido. El 26 de junio, el ministro boliviano en Lima, Zoilo Flores, remitió una nota al ministro Irigoyen adjuntándole la cuenta de los víveres comprados para el vapor *Laura*, ascendente a 9,179.80 soles, víveres que la legación había mandado entregar a la Comandancia General de Marina, según acuerdo verbal con el Gobierno peruano. Flores agradecía su lealtad y que Chile había pretendido desconocer para cohonestar la guerra que había declarado, pues la cuenta enviada procedía de víveres con que algunos nacionales de Bolivia habían aprovisionado al citado vapor para "dar con él un golpe a dos de los vapores de la C.S.A.V., que hoy se halla al servicio del Gobierno de Chile como transportes, golpe que la lealtad internacional del Gobierno peruano impidió con medidas eficaces y aún haciéndose responsable del valor de los artículos destinados a esa operación bélica".

Aquí parecería existir una discrepancia entre lo reseñado por *Américo* y lo afirmado por Flores, pero cabe recordar que aquel expresaba que en marzo los peruanos se pusieron de acuerdo con los dos plenipotenciarios de Bolivia en Lima, es decir, Serapio Reyes Ortiz y Zoilo Flores, quienes también tuvieron la cooperación de nacionales bolivianos residentes en Lima, pues todo ello sucedió relativamente rápido, sin permitir la intervención de La Paz debido a la lentitud del servicio postal.

El mismo 26, Irigoyen acusó recibo de la nota de Flores, y le confirmó haber oficiado al Ministro de Hacienda para que haga efectivo el pago de la cuenta referida, concluyendo:

"Celebro que Ud. resalte la lealtad internacional de mi Gobierno, que influyó para que no armara en corso el vapor *Laura*, destinado a dar un golpe a dos de los vapores de la C.S.A.V., que hoy se hallan al servicio del Gobierno chileno, obligándose mi Gobierno a tomar los artículos ya comprados y a hacerse responsable de su valor. La cantidad que se ha ordenado pagar es el testimonio más elocuente de la sinceridad y rectitud con que procedió el Perú al ofrecer su mediación amistosa a la república de Chile y de sus propósitos porque el conflicto chileno-boliviano tuviese una solución tranquila, como correspondía a los intereses de países hermanos y el decoro de América"[720].

Pero Flores, sin embargo, tuvo que enfrentar un debate oficioso con los diplomáticos de Inglaterra y Estados Unidos, entre otros, residentes en Lima.

Como se ha dicho, el decreto boliviano del corso fue publicado en Lima el 16 de mayo. El Ministro de Estados Unidos, I.P. Christiancy, tomó conocimiento de él después que el nuevo Encargado de Negocios de Estados Unidos en Bolivia S. Newton Pettis, saliera de Lima rumbo a La Paz, ignorante del decreto. El 2 de junio Christiancy inició una serie de gestiones ante su gobierno, manifestando lo negativo que era el decreto de corso respecto al Tratado vigente Bolivia-Estados Unidos; se entrevistó con Irigoyen para exponerle sus puntos de vista y las implicancias para la Alianza, obteniendo su palabra de que trataría el tema con Bolivia de manera amistosa e informal, reiterándole que el Perú "nada haría para perturbar las relaciones con Estados Unidos", de todo lo cual Christiancy informó a Washington el 25 de junio[721] .

Recibida en Washington la nota de Christiancy y enterado asimismo el Secretario de Estado W.M. Evarts de esta situación, a través de canales diplomáticos ingleses envió, con fecha 23 de junio, una nota al ministro Pettis en La Paz, para que expusiera ante el Gobierno de Bolivia estar enterado de la expedición de patentes de corso y del envío de agentes a Estados Unidos, todo lo cual era violatorio del Tratado de 1858 y más aún, que en su ley de neutralidad estaba prohibido armar en corso buques para hostilizar el comercio de un país que estaba en paz con Estados Unidos, violación que no toleraría, de todo lo cual informó también a Christiancy. El 25 de agosto Pettis hizo entrega en La Paz de la nota de Evarts del 23 de junio[722].

Por su parte, el ministro Thomas A. Osborn en Santiago, informó el 11 de junio a su Gobierno sobre el decreto de corso boliviano publicado en los diarios de Chile, y se refirió al Tratado Estados Unidos-Bolivia de 8 de enero de 1863 que suponía vigente, el cual reconocía plenamente la doctrina " buques libres, mercancías libres", e inequí-

vocamente definía lo que era contrabando de guerra[723].

Pero la discusión más larga, directa y por escrito, se dio entre Zoilo Flores y el ministro inglés residente en Lima, Spencer St. John, quien la inició el 30 de junio con una nota a Flores en la que le exponía varias observaciones respecto al decreto sobre el corso, para que las hiciera presentes a su Gobierno, inspirándose en el interés de los neutrales, y en el deseo de evitar futuras complicaciones. El 3 de julio, Flores contestó a St. John y al margen de asegurarle que cumpliría con enviar sus observaciones a La Paz, le expresaba a su vez algunos comentarios, en la idea de que ellos harían cambiar su opinión. Prácticamente, Flores analizó casi artículo por artículo del decreto sobre corso; y en síntesis, expresó que si bien existía la Convención de París de 1856, ella no era obligatoria para Bolivia, que no la había suscrito, y "como nación mediterránea y débil consideraba apropiado no ceder esta arma de defensa contra enemigos más poderosos en el mar, sin detrimento de su dignidad, como lo hicieran naciones más poderosas como España y Estados Unidos". Es interesante esa autocalificación de nación mediterránea, que no lo fuera hasta 1879, pero que refuerza lo comentado en Tomo anterior[724]. En efecto, a pesar de tener litoral, el pueblo boliviano fue negligente en acceder y hacer un uso inteligente de él.

Flores reconocía la existencia y vigencia del Tratado con Estados Unidos, pero aun así Bolivia tenía pleno derecho de confiscar mercadería que perteneciera al enemigo a bordo de otros buques neutrales. En su nota a St. John, Flores recalcaba que en el artículo 6° del decreto, el nitrato de soda estaba considerado como contrabando de guerra, "el más valioso y principal producto de exportación por el puerto boliviano de Antofagasta" y, en ese sentido, los corsarios bolivianos tenían todo el derecho de capturar cualquier cargamento de nitrato despachado por dicho puerto. Al referirse a los Tribunales de Presas, citó a Andrés Bello como sigue:

> "El conocimiento de casos de presas pertenece exclusivamente a la nación que hace las presas. Esta es una consecuencia necesaria de la igualdad y absoluta independencia de los Estados Soberanos y de la obligación de observar una neutralidad imparcial y rigurosa. La posesión por el captor otorga jurisdicción a sus tribunales nacionales"[725].

El 4 de agosto en nota a Flores, St. John daba su opinión sobre el Tratado de Bolivia con Estados Unidos, más otras interpretaciones, y el 5 del mismo mes, St. John dio cuenta al Ministro de Relaciones Exteriores del Reino Unido, con la nueva nota de Flores, y hace un recuento de aquellas que él ha remitido a Londres en abril, mayo, junio

y julio, considerando innecesario volver sobre el tema, pues ambas partes habían sido muy precisas en sus opiniones respecto al decreto boliviano sobre corso. Finalmente, expresaba que a esa fecha, no se sabía de intento alguno serio que se hubiera hecho para preparar un corsario boliviano, y "era probable que no se encontrara capitalista alguno para incurrir en gasto tan grande considerando los riesgos y el escaso botín por obtener"[726]. Sobre este método de guerra marítima no se volvió a hablar, y pensar que en la Guerra Civil Americana, apenas 14 años atrás, el *Alabama* tuvo un éxito impresionante.

El 4 de octubre, el Ministro Plenipotenciario del Perú en Bolivia, J.L. Quiñones comunicó a Irigoyen haber cumplido con sus instrucciones sobre el corso, pero que en esta oportunidad había sido atendido por Serapio Reyes Ortiz, que reasumía entonces sus funciones como Ministro de Relaciones Exteriores. Acerca de los rumores sobre entrega de patentes de corso en San Francisco y Montevideo, Reyes Ortiz manifestó a Quiñones:

> "Que su Gobierno se ocupará de este asunto tan grave y trascendental, con motivo de tener que contestar un oficio que, sobre el mismo particular, ha recibido del contralmirante de la escuadra inglesa del Pacífico, y que en estos días se acordará una resolución que concilie los intereses de los neutrales en la guerra a que nos hallamos comprometidos con Chile; pudiendo anticiparme que con el mayor agrado serán atendidos los deseos del Gobierno del Perú, noble y generoso aliado del de Bolivia".

Finalmente, tuvo la amabilidad, dice Quiñones, de ofrecerme una copia de la contestación al contralmirante inglés, que contendría la resolución adoptada. Esta respuesta fue transcrita al Ministro Residente del Perú en Londres Carlos Pividal el 21 de octubre por Juan Esteban Guzmán por encargo de M. Irigoyen[727].

Se cerró así un capítulo sobre el corso boliviano que no prosperó, excepto un intento con el vapor *Laura*, como se ha explicado.

5. *LA MARINA MERCANTE NACIONAL*

En el Capítulo anterior se ha podido apreciar que la Marina Mercante nacional, toda a vela, no era apta ni estaba en condiciones de apoyar esfuerzo de guerra alguno. Al iniciarse el conflicto comenzaron también, por parte de muchos armadores peruanos, las gestiones para cambiar de bandera, en el convencimiento de que con ello salvarían su propiedad, para lo cual debían seguir el trámite respectivo[728].

En efecto, el 18 de abril el Comandante General de Marina envió al capitán de puerto del Callao la solicitud presentada por los señores

Aurelio Denegri, Juan Pardo, Manuel Capurro y José Felpo, dueños de la goleta nacional *Sara*, pailebotes *Isis* y *Elena*, y goleta *María*, para que se les expida el certificado de cancelación de patente, como paso para cambiar a la bandera de Nicaragua, debiendo remitir la patente a la Comandancia. En los días siguientes, se tramitaron más solicitudes de cancelación de patentes y/o pasavantes de naves mercantes, como se aprecia en el cuadro que sigue:

NOMBRE DEL BUQUE	PROPIETARIO	SOLICITUD
Barca *Basaguenese*	Benito Baglieto	Cancelar patente
Pailebot *Galileo*	Juan G. Peralta	Cancelar patente
Bergantín *Paulita*	José Sánchez y Pedro A. Elguero	Cancelar patente
Goleta *Petronila Valega*	Luciano Quintana	Cancelar patente
Goleta *L. Maranchelli*	Cristóbal Ramagniero	Cancelar patente
Barca *Edelmira Ugarte*	Cosme de Ugarte	Cancelar patente
Barca *Anselma*	Buenaventura Barreira	Cancelar patente
Balandra *María Felicia*	José G. García	Cancelar patente
Goleta *Angelita*	Cayetano Poggi	Cancelar pasavante
Goleta *Italia*	Señores Flores y Goyburu	Cancelar pasavante
Balandra *Elena*	Juan B. Schenone	Cancelar pasavante
Bergantín *María del Carmen*	José F. Ganoza	Cancelar pasavante

L. LAS CAPITANÍAS DE PUERTO

Con fecha 8 de mayo la Comandancia General de Marina aprobó la asignación de los jefes y oficiales que debían dotar las capitanías del litoral de la República, con la venia del Director de Marina Gregorio Casanova[729]:

CAPITANÍA	CAPITÁN DE PUERTO
Tumbes	Ciudadano Pedro Rubiños
Paita	Capitán de navío graduado Joaquín Guerra
Sechura	Teniente 1° Viriato de la Haza
San José	Teniente 2° Julio García Urrutia
Eten	Capitán de navío graduado Carlos F. Suárez*
Pimentel	Teniente 2° Nicolás Bayona**
Pacasmayo	Capitán de corbeta Juan B. Palacios
Malabrigo	Capitán de corbeta graduado Manuel Arriaga**
Huanchaco	Teniente 1° Francisco González del Real**

CAPITANÍA	CAPITÁN DE PUERTO
Salaverry	Capitán de corbeta José M. Silva
Santa	Capitán de corbeta Enrique Eldredge
Samanco	Capitán de corbeta graduado Manuel E. Suárez
Chimbote	Capitán de fragata graduado Francisco Tristán
Casma	Capitán de corbeta graduado José A. Zavala
Huarmey	Capitán de corbeta Francisco Balta*
Supe	Oficial 2° C.P. Adolfo Rueda
Huacho	Capitán de fragata graduado Daniel Rodríguez de la Rosa
Chancay	Ciudadano Manuel A. Benavides
Ancón	Oficial 1° C.P. Mariano Tapia
Callao	Capitán de navío graduado Gaspar Selaya
Cerro Azul	Teniente 2° Agustín Arrieta
Tambo de Mora	Capitán de corbeta graduado Agustín Detann
Islas de Chincha	Oficial 1° C.P. Manuel O. Palacio
Pisco	Capitán de fragata Julio Sagasti
Bahía Independencia	Capitán de fragata Simón Cáceres
Lomas	Teniente 2° Santiago Torrico
Chala	Sargento mayor Ramón Valdivieso
Quilca	Sargento mayor del Resguardo Pantaleón Molina
Mollendo	Capitán de fragata graduado Pantaleón Fernandini
Ilo	Capitán de corbeta Rómulo G. Tizón
Arica	Capitán de fragata graduado Eduardo Raygada
Pisagua	Capitán de navío graduado José Becerra
Mejillones	Capitán de fragata Fermín Hernández*
Iquique	Capitán de corbeta Salomé Porras
Pabellón de Pica	Capitán de fragata Lino M. Cueto
Punta de Lobos	Capitán de corbeta José Rosas
Huanillos	Teniente 2° Nemesio Bonhomme
	AYUDANTES
Callao	Primero: capitán de fragata graduado Santiago de la Haza Segundo: capitán de corbeta Nataniel Donayre Tercero: teniente 1° Arístides de la Haza
Paita	Teniente 1° graduado Juan Iladoy

* Indefinidos llamados al servicio.

** Con licencia final, por lo que su tiempo de servicios contaba desde la fecha de la resolución que lo llamaba al servicio.

M. LA ILUMINACIÓN DE LA COSTA CONTINÚA

Continuando con el cumplimiento contractual de mayo de 1876 para la fabricación e instalación de faros y luces en el litoral, la Compañía Barbier y Fenestre solicitó al Ministerio de Hacienda gestionar el nombramiento de dos comisiones: una para recibir el faro instalado en punta Galera de la isla de San Lorenzo, y otra para seleccionar el lugar en el que se instalaría el faro en el puerto de Salaverry.

El 27 de mayo, en efecto, el Comandante General de Marina designó como integrantes para la primera, al capitán de navío y del puerto Gaspar Selaya y al de la misma clase Hipólito Cáceres, en tanto que el Ministerio de Hacienda designaba al comandante del Resguardo de la Aduana del Callao, Zacarías Sanz; para la segunda al capitán de corbeta y del puerto de Salaverry J. Manuel Silva, y el Ministerio de Hacienda al teniente del Resguardo de la Aduana en Salaverry. Ambas comisiones quedaron oficialmente nombradas mediante resolución del 6 de junio promulgada por el Ministerio de Hacienda, agregando que para Salaverry debían coordinar con el ingeniero de la empresa.

El 9 de junio, Selaya solicitó se le remitan las instrucciones necesarias para conocer el modo y forma como debía recibirse el faro, y la persona encargada de realizar la entrega. El 18 de junio, el señor Champeaux, representante de la Sociedad Barbier y Fenestre, entregó el faro a la junta antes mencionada, la que luego de comprobar que su construcción y funcionamiento satisfacían las estipulaciones del contrato lo dejó, desde dicha fecha, librado al servicio de la navegación. La luz era verde y visible hasta 6 millas de distancia, dijo el corresponsal del Callao, pero opinaba porque sea blanca en lugar de verde. Otra resolución del 30 de setiembre nombraba como guardafaro al señor José Medelius, para atender a su conservación y mantenimiento, con el haber mensual de 40 soles, el cual le sería abonado por la Caja Fiscal del Callao, de los derechos de faros que se recauden. Medelius había estado trabajando en el faro desde un primer momento[730]. Sobre el faro de Salaverry no hay más información, por ahora.

El 29 de agosto de 1879 se promulgó, por el Ministerio de Hacienda, un decreto supremo designando una comisión compuesta por el teniente de Resguardo de la Aduana, y el capitán de puerto de Eten, para que en unión del ingeniero de la empresa constructora, determinasen el lugar en que debería instalarse el faro, quedando encargada de recibirlo en su oportunidad, decreto que el 2 de setiembre transcribió el Director de Administración del Ministerio de Hacienda al Administrador de la Aduana de dicho puerto[731].

ANEXO A

Relacion de los señores Jefes y Oficiales de la Armada que se representaron en la Comandancia General y Mayoria de Órdenes, ofreciendo sus servicios con motivo de la llegada de la escuadra chilena a este puerto el dia 22 del actual (*)

Grado	En servicio activo	Puesto
Capitán de navío	José Rosendo Carreño	Junta de Ordenanzas
Capitán de navío	Hercilio Cabieses	Junta de Reconocimiento
Capitán de navío	Federico Alzamora	Junta de Ordenanzas
Capitán de navío	Lino de la Barrera	Junta de Ordenanzas
Capitán de navío graduado	Gregorio Casanova	Mayoría General de la Escuadra
Capitán de navío graduado	Federico Lara	Factoría Naval
Capitán de fragata	Pedro Santillana	Junta de Reconocimiento
Capitán de fragata	Juan B. Cobián	Comisario de Escuadra
Capitán de fragata	Agustín Arriola	Junta de Ordenanzas
Capitán de fragata	José M. Marquina	Escuela Preparatoria
Capitán de fragata	Antonio C. de la Guerra	Mayoría de la Escuadra
Capitán de fragata graduado	Juan Antonio Valdivieso	Junta de Reconocimiento
Capitán de fragata graduado	Froilán Morales	Escuela Naval
Capitán de corbeta graduado	José Aniceto Zavala	Capitanía de Casma
Capitán de corbeta graduado	Manuel H. Arriaga	Capitanía de Malabrigo
Capitán de corbeta graduado	Francisco Balta	Capitanía de Huarmey
Teniente 1°	Alejandro Roldán	Junta de Reconocimiento
Oficial 1°	Francisco Becerra	Comisaría de Escuadra
Oficial 2°	Santos M. Gordillo	Comisaría de Escuadra
Oficial auxiliar	Leopoldo Noya	Comisaría de Escuadra
Sr. Doctor	Agustín Fuente Chávez	Auditor que fue de Marina
Indefinidos		
Capitán de navío	Francisco Carrasco	
Capitán de navío	Diego de la Haza	
Capitán de navío	Francisco Sanz	
Capitán de navío graduado	Manuel Palacios	
Capitán de navío graduado	Emilio Díaz	
Capitán de fragata	Germán Astete	
Capitán de fragata graduado	José María Sanoni	
Capitán de corbeta graduado	Manuel María Carrasco	
Teniente 2°	Bernabé Carrasco	
Teniente 2°	Pablo Aquilino Duffó	
Retirados y separados del servicio		
Teniente 2°	Ignacio Checa	
Teniente 2°	Manuel Gómez	
Teniente 2°	Valerio Mur	
Teniente de Ejército	José Rosendo Otoya	
Alférez de fragata	Ruperto Espinosa	
Ciudadanos		
Señor	Alejandro Delboy	
Señor	Manuel Pechú	
Señor	Samuel Palacios	

Callao, mayo 26 de 1879
Contador F. LLAQUE

(*) A.H. de M., Guerra con Chile, 1879, doc. 22

ANEXO B

Nº 934

Llegada del Huáscar al Callao(*)

Callao, junio 8 de 1879
Señor Capitán de Navío
Director de Marina

A las 10h. p.m. del día de ayer ancló en este puerto el Monitor *Huáscar* de regreso de la comisión que de orden de S.E. el Director de la Guerra ha desempeñado últimamente en los puertos del Sur hasta el de Antofagasta.

Creo inoficioso dar cuenta a US. detallada del estado en que ha llegado este buque, por consecuencia de las averías que sufrió en su combate con la *Esmeralda*, desde que según indicación de su Comandante, el Supremo Gobierno tiene conocimiento de ellas por el Estado Gral. que ha remitido después de su llegada.

Bajo este supuesto voy a concretarme por ahora a dar cuenta de las medidas que la Comandancia Gral. de mi cargo ha tomado a petición del Comandante del *Huáscar*, o en bien del servicio, consultando la imperiosa necesidad que de ese buque tiene la Nación en las difíciles circunstancias que se atraviesan.

Para reparar sus falcas averiadas por los fuegos de artillería y las continuas arriadas, se ha dispuesto que la Factoría Naval de Bellavista, remita a bordo el mayor número de caldereros y ayudantes de que pueda disponer.

Con el objeto de desarmar y arreglar la maquinaria de la torre que está algo entorpecida, se han mandado dos operarios con las herramientas respectivas.

Para el cambio de las correderas de los cañones de a 300 que está en mal estado con otra que se mandó hacer en este Arsenal durante la ausencia del *Huáscar* se ha constituido a bordo a primera hora del día el Constructor Naval. Este mismo empleado debe ocuparse del reconocimiento e inspección general en el casco y arboladura.

Se ha constituido a bordo una Junta compuesta del Inspector de Máquinas y Director de la Factoría de Bellavista con el fin de examinar el estado de la maquinaria y calderas del buque y la cantidad de carbón que aún tiene a su bordo del que recibió últimamente en Pacocha y Pisagua.

Habiéndose destrozado las dos anclas de amura, por efecto de los tres golpes de espolón dados a la corbeta de guerra chilena *Esmeralda*, se han mandado reponer por la casa proveedora, sin perjuicio de seguir la tramitación del pedido que al efecto se ha presentado.

ANEXO B

Han sido transbordados del *Huáscar* al vapor aviso *Talismán* en clase de depósito mientras el Supremo Gobierno resuelve lo conveniente, al Piloto y ocho individuos de la tripulación de la barca *Emilia* apresada por el *Huáscar.*

Para remediar la falta de embarcaciones después de la completa inutilización de sus dos falúas y un chinchorro por los tiros de ametralladora y rifle de la corbeta *Esmeralda*, se han impartido órdenes para que se le proporcionen de las que tienen a su servicio los demás buques de la Escuadra.

A petición del Comandante se mandarán a bordo el lunes próximo quince alumnos de la Escuela de Grumetes para limpiar los fondos del buque.

Ultimamente puedo asegurar a US. que esta Comandancia Gral. será incansable en dictar todas las providencias que a su juicio convengan adoptarse para que se efectúen en el menor tiempo posible las reparaciones que necesite el *Huáscar* y las que ha menester para su pronto apresto, de todo lo que dará cuenta oportunamente al Supremo Gobierno por conducto de la Dirección de su digno cargo.-Dios guarde a US. - *ANTONIO DE LA HAZA.*

Lima, junio 9 de 1879

Contéstese, aprobando las medidas que se han tomado, para la pronta reparación de las averías del monitor *Huáscar*, y para llenar prontamente todas las necesidades de este buque, para su perfecto estado de armamento.-*MENDIBURU.*

(*) A.H. de M., División Naval, 1879, doc. 25, Guerra con Chile, 1879, doc. 32, CENAPE, *Ob. cit.*, p. 36.

ANEXO C

Nº 956

Problemas del Huáscar (*)

Callao, junio 10, 1879
Señor Capitán de Navío
Director de Marina

Con el carácter de reservado me ha dirigido el señor Capitán de Navío Comandante Gral. de la 1ra. División Naval, la comunicación que adjunto a ésta.

En ella se hace presente los inconvenientes con que ha tocado el Comandante del Monitor *Huáscar* en el combate de ese buque con la corbeta de guerra chilena *Esmeralda*, y en el ataque a los puertos de Antofagasta, inconvenientes que merecen llamar seriamente la atención del Supremo Gobierno.

Siendo varios los puntos que abraza la comunicación a que me refiero, paso a ocuparme de su contenido con alguna detención.

La falta de ejercicios de la tripulación tanto de disciplina como de fuego, se ha notado antes de ahora y aún hecho presente en la última junta de guerra que presidida por el Excmo. señor Gral. Presidente Director de la Guerra, tuvo lugar el 14 de mayo pmo. pdo. a bordo de la corbeta de guerra *Unión*.

Respecto al personal de la tripulación, sí es cierto que no es el que exige el servicio del buque, él fue el menos malo con que contaba la Escuadra cuando el zarpe de este puerto el 16 del mismo mes, tratándose únicamente de llenar el número que debía componer su dotación sin reparar si reunían o no las condiciones precisas por no haber con quien reemplazarlos.

Probada la urgencia de remediar estas faltas, y conocida la necesidad de armar cual corresponde al único buque de poder con que cuenta por ahora la nación para su defensa, es indispensable se autorice ampliamente al Comandante Grau para conseguir la tripulación que indica bajo las condiciones que crea conveniente contratar sin que sea un obstáculo para realizar esta medida la observancia del presupuesto general de la República que en situaciones dadas como la presente debe desatenderse para acudir a la salvación del país.

La supresión del palo trinquete y el trípode, se creyó indispensable por esta Comandancia Gral. desde la declaración de guerra, por no poder el *Huáscar* navegar a la vela y más que todo por que impiden a los tiros de la

torre hacer disparos en la dirección que ocupan el palo y las piezas que forman la cabria. Por consiguiente, es muy acertada la medida de quitarlos y depositarlos en Arsenales, con lo cual se conseguiría dejar expeditos los fuegos de la torre, sin que esto sea un inconveniente para volverlos a colocar si se creyere necesario más adelante una vez terminada la guerra.

En cuanto al examen minucioso que se solicita para corregir los defectos que se han notado en la máquina y la falta de idoneidad de los Ingenieros mecánicos, aun cuando tengo conocimiento que aquella se encuentra en perfecto estado y que si no ha funcionado cual corresponde, no es otra la causa, que la mala calidad del carbón de que se ha hecho uso y la incompetencia de los que la dirigen, luego que el buque volvió a este puerto después de haber desempeñado su última comisión he dispuesto que el Inspector y Sub Inspector de Máquinas y el Director de Obras de la Factoría Naval de Bellavista, hagan un prolijo reconocimiento en toda ella, del cual daré oportunamente cuenta al Supremo Gobierno.

Réstame solo pedir al Supremo Gobierno por conducto de esa Dirección la aceptación de las medidas propuestas, haciéndose extensiva la facultad de contratar para la provisión de maquinistas pues en concepto de esta Comandancia Gral. ellas y las reparaciones que actualmente se están practicando, llenarán satisfactoriamente las exigencias del *Huáscar* colocándolo en el pie de fuerza que debe tener la nave más poderosa de la Escuadra Nacional.- Dios guarde a US. - *ANTONIO DE LA HAZA*.

(*) A.H. de M., Guerra con Chile, 1879, doc. 34

ANEXO D

Nº 956

Averías del Huáscar (*)

Callao, junio 12 de 1879
Señor Capitán de Navío
Director de Marina

Después de lo expuesto en mi comunicación de 10 del actual Nº 956, consecuente con la indicación que en ella hice, acompaño a esta el expediente seguido para el examen y reconocimiento de la maquinaria, casco y arboladura del monitor *Huáscar*, de cuyo resultado se impondrá US. por los informes que han emitido la comisión de ingenieros mecánicos y Constructor naval y es el siguiente:

Maquinaria

Hay necesidad de desarmar algunas piezas, variar las chumaceras de la cigüeña a proa y ajustar las demás.

Examinar los pistones

Arreglar los resortes, válvulas de corredera, bombas de aire y alimenticia

Cambiar las empaquetaduras

Calderas

Es necesario limpiarlas por estar muy sucias

Las dos hornillas tienen cada una, una ampolla causadas por la sal y el óxido, por consiguiente, es preciso cortarlas y ponerles parches remachados.

Chimenea rota en muchas partes por efecto de proyectiles de ametralladoras, lo que puede remediarse colocándole parches en esos sitios.

El tubo de escape de vapor roto, debe reemplazarse con uno nuevo

Casco

Con las averías siguientes:

El figurón de proa, trancaniles, regala, bauprés, serviolas de las anclas, bitas y claraboya de la torre.

Palo trinquete

En mal estado por la cara de popa y brazolas de la escotilla contigua

Diversos lugares

Las molduras de madera encima de la torre rotas

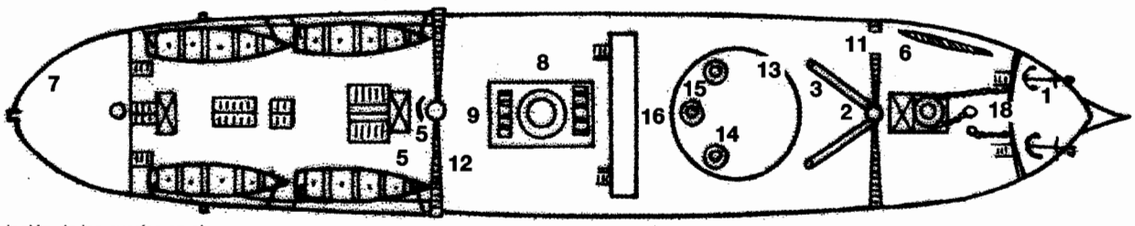
Los escudos del portalón de estribor rotos

La batayola de 20 pies de largo de popa, rota

Roto un cabillero del palo mayor

Los jardines de popa de babor y estribor deben componerse

AVERÍAS EN EL *HUÁSCAR*
(21 mayo 1879)



VISTA DE PLANO

Relación de las averías en el combate del 21 de mayo de 1879 con la *Esmeralda* en Iquique:

1) Una bomba. Al pie de la roda del lado de babor, la que abrió un boquete de 5 pies de alto por 3 de ancho, destrozando los breques y produciendo incendio en el interior del castillo, que fue apagado 20m después.
2) Una bomba. Que rompió el guindaste del palo trinquete a babor
3) Una bomba. Que atravesó el palo trinquete banda a banda al pie de la fogonadura, llevándose la brazola de la escotilla del sollado de la torre y atravesando el mamparo que divide los dos sollados, donde principió a producir incendio en el sollado de proa; pero fue apagado en 15m.

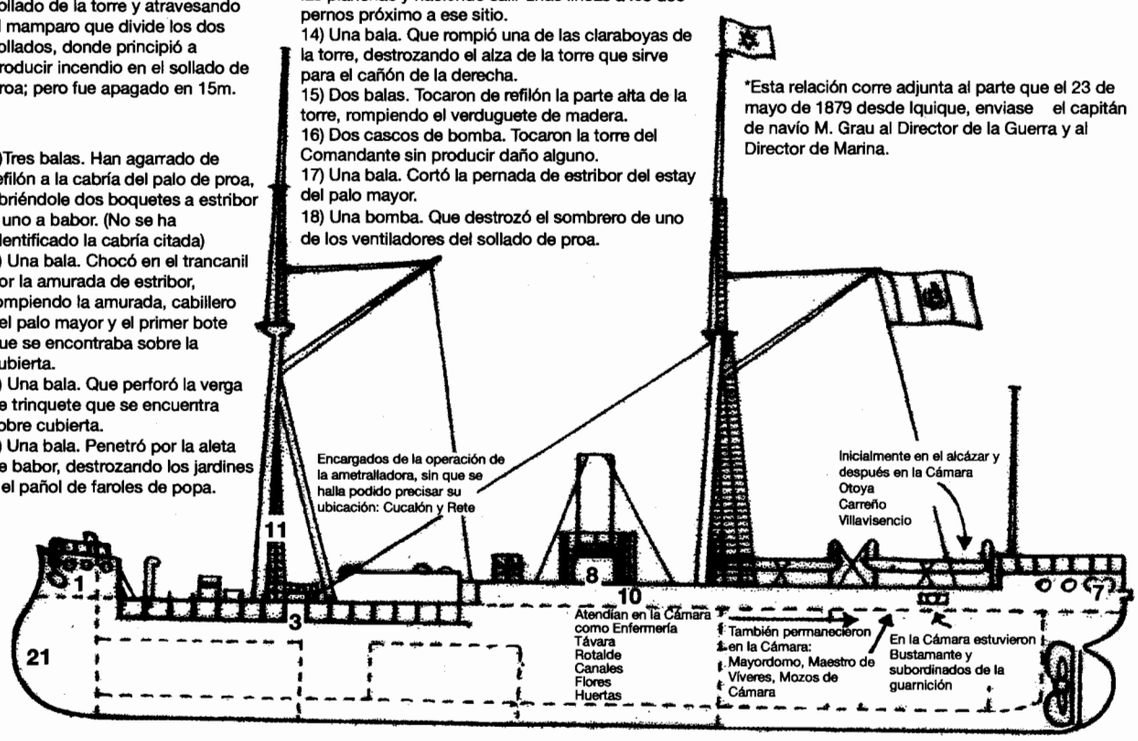
4)Tres balas. Han agarrado de refilón a la cabría del palo de proa, abriéndole dos boquetes a estribor y uno a babor. (No se ha identificado la cabría citada)
5) Una bala. Chocó en el trancanil por la amurada de estribor, rompiendo la amurada, cabillero del palo mayor y el primer bote que se encontraba sobre la cubierta.
6) Una bala. Que perforó la verga de trinquete que se encuentra sobre cubierta.
7) Una bala. Penetró por la aleta de babor, destrozando los jardines y el pañol de faroles de popa.

8) Una bomba. Que estalló cerca de la chimenea introduciendo en ella tres pedazos del casco (de la bomba), como a 10 ó 12 pies de su base.
9) Una bala. Se llevó el tubo de vapor de popa de la chimenea.
10) Siete balas. Que han golpeado en el costado en la parte comprendida del trancanil a la línea de agua sin producir daño alguno sino ligeras abolladuras.
11) Una bala. Que trozó el obenque de proa a babor del trinquete, rompiendo por el tercio a la verga de juanete que se encontraba amadrinada a la jarcia.
12) Una bala. Que cortó el obenque de alambre de la jarcia del palo mayor a estribor.
13) Una bomba. Que chocó en la torre al pie de las portas, donde estalló, moviendo un poco la unión de las planchas y haciendo salir unas líneas a los dos pernos próximo a ese sitio.
14) Una bala. Que rompió una de las claraboyas de la torre, destrozando el alza de la torre que sirve para el cañón de la derecha.
15) Dos balas. Tocaron de refilón la parte alta de la torre, rompiendo el verduguete de madera.
16) Dos cascos de bomba. Tocaron la torre del Comandante sin producir daño alguno.
17) Una bala. Cortó la pernada de estribor del estay del palo mayor.
18) Una bomba. Que destrozó el sombrero de uno de los ventiladores del sollado de proa.

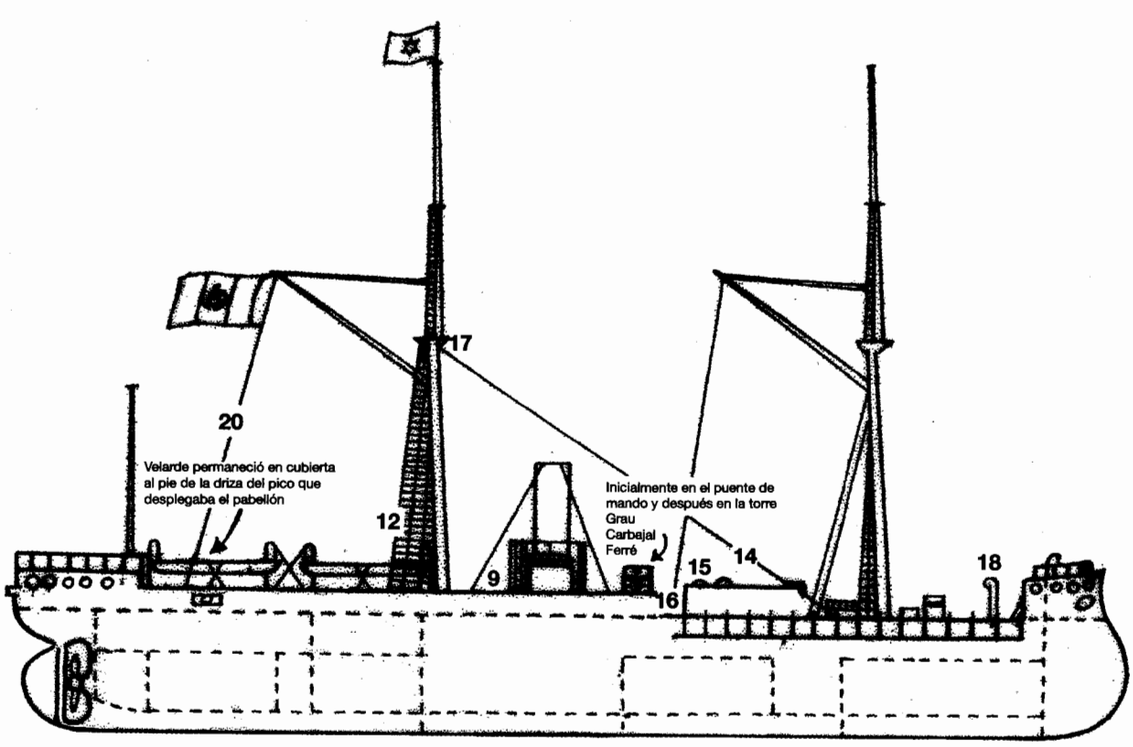
19) Una bala. Que atravesó el palo trinquete cerca del tamborete.
20) Una bala. Que rompió las ostas del pico mayor.
21) Cuatro pies debajo la línea de agua a la distancia de cuatro pies de la roda se encuentra una plancha rajada en toda su extensión transversal y cuatro pulgadas de la inmediata; por efecto de los espolonazos.

Las cubiertas, puente, amuradas, toldilla, chimenea y embarcaciones se encuentran completamente acribilladas de bala de ametralladora y de rifle Comblain; así como las torres, ventiladores, carrozas (de las escotillas) etc.

*Esta relación corre adjunta al parte que el 23 de mayo de 1879 desde Iquique, enviase el capitán de navío M. Grau al Director de la Guerra y al Director de Marina.



VISTA DE BABOR



VISTA DE ESTRIBOR

CION DE HIDROGRAFIA Y NAVEGACION DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERU
CONCEPCION Y COMPILACION HISTORICA: CONTRALMIR

ANEXO D

Cubierta: necesita algunos sobre sanos y, calafatearla del palo trinquete a popa.

Carbón

El que tomó en el puerto de Pacocha, es inglés de Gales: por su dureza al encenderlo, no es aplicable a buques de vapor, pero sí aparente para fundiciones y locomotoras.

El que recibió en Pisagua es del Norte de Inglaterra, pero sin fuerza. Se cree que por largo tiempo ha permanecido a la intemperie.

Para acelerar el pronto apresto de este buque conforme a los deseos del Supremo Gobierno y a las exigencias del servicio, ha dispuesto esta Comandancia General, que a la vez se trabajen a bordo las obras y reparaciones indicadas, por los caldereros, carpinteros y calafates necesarios; que se construyan en la Factoría Naval de Bellavista todas las piezas de herrería y fundición; y que se desembarque el carbón de ambas clases que tiene en sus depósitos, trabajos que estarán expeditos en el menor tiempo posible. Solo se espera la resolución del Supremo Gobierno para proceder a desarbolar el palo trinquete.

Terminaré la presente, manifestando a US. que se han dictado y continúo expidiendo las órdenes más eficaces para la realización de los trabajos de que haya referencia.- Dios guarde a US.- *ANTONIO DE LA HAZA*.

(*) A.H. de M., Guerra con Chile, 1879, doc. 35

ANEXO E

Relación nominal de los alumnos de la Escuela Preparatoria según la condición en que se hallan en la fecha

DETALL **Relacion** nominal de los alumnos de la Escuela Preparatoria segun la condicion en que se hallan en la fecha

Alumnos presentes á bordo de la Escuela

Alcántara Manuel
Altuna Carlos
Abarzuza Federico P.
Baca Luis
Baca Manuel
Barandiaran Isac
Borgoño Pedro F.
Buendía Juan D.
Cavillo Jose Mª.
Cavillo Martin
Cater Baldomero
Coloma Carlos
Coronel Bueno Ismael
Duñas Ramon
Fonseca Augusto
Gamarra Francisco
Gamarra José
Gavido Luis
Gaucia Anibal
Gaucia Gaicenor
Garguevich Guirnaldo
Goicochea Nicanor
Gomez Francisco
Gomez Gonzalo
Haza Federico
Ibañez Eugenio
Haua Manuel G.
Laca Julio
Laca Miguel
La Cotera Mario
Lisson Cesar
Meyer Carlos A.
Mifflen Enrique
Olivera Jose A.
Poth Carlos
Quiñones Alberto
Raruni Carlos L.
Rios Cesar
Salazar Carlos A.
Selaya Juan F.
Soria Fernando
Suarez Luis F.
Valega Benjamin
Vaigas Victor A.
Velaude Hernan
Vidaurre Pedro
Valdesola Adolfo
Valdesola Tomas

Alumnos embarcados de Orden Suprema en la Armada

Alcalá Clemente
Alcorta Felipe
Arbulu Ignacio
Arce Luis B.
Barandiaran Carlos
Bueno Bueno E.
Gaucia Lisandro
Cabrera Arturo
Cavenecia Ricardo
Chavez Enrique
Escobar Emilio
Flores Telesforo
Forcelledo Pio
Romero César

(Buenos por estudios) (id id) (id id)

Garcia Simon
Hara Arturo
Huguet Jose A
Lama Tomas
Leguia Carlos (Termino sus estudios)
Monsalve Próspero
Mulgrew Juan H.
Portal Eliezer
Revocedo Carlos
Rivera Daniel
Rodriguez Jose A
Sanchez Lagomarsino Ernesto
San Martin Emilio
Solomayor Fidelio
Spies Guillermo
Tizon Carlos B.
Vargas Alberto C. (Termino sus estudios
Velaude Melchor
Villavan Hector
Villar Manuel M.
Villavicencio Gumaldo
Silva Rodriguez Ernesto

Alumnos ausentes con licencia del Ministerio del ramo

Basagoitia Narciso
Flores Armando
Flores Sueva Carlos
Flores Sueva Gustavo
Morenghi Ernesto

Alumnos enfermos en sus casas segun avisos de sus padres

Albrecht Luis C.
Araoz Antenor
Black Pedro
Bravo Guillermo
Buckley Tomas
Crosby Silverio
Garcia y Seminario Jose F
Leguia Nicanor
Saenz Olivier
Saltori Ricardo
Velaude Ernesto
Velaude Lino

Alumnos ausentes sin permiso

Abril Carlos (Cone expediente)
Abril Federico (id id)
Bar Augusto
Bergman Cristian F
Bustamante Jesus (Embarcado)
Calderon Carlos L. (Id.)
Carvallo Arturo
Correa Enrique F (Cone expediente)
Elias Abelardo
Elias Juan
Elias Manuel (Embarcado)
Flores Florentino C (Termino sus estudios)
Garcia Maldonado Parcio
Lama Osvaldo (Embarcado)
Lastres Francisco
La Torre Bueno Alejandro
Loyola Cruz
Loyola Edmundo
Mir Querada Joaquin (Embarcado)
Morante Jose A (id)
Navarte Arturo
Olivera Luis (Embarcado)

Pardo Miguel
Pimentel Belisario
Portillo Rodofredo (Embarcado)
Raygada Abel (id)
Rumado Clearal
Reyes Lisardo Examinó por estudios
Saavedra Carlos

Saavedra Pedro M.
Salinas Manuel
Santillana Adolfo (Embarcado)
Schneider Germán
Severt Carlos (Embarcado)
Tenny Carlos E.
Ulloa Guillermo
Valle Riestra Domingo (Embarcado)

Segun la presente Relacion los 138 alumnos destinados por esta Escuela por el Supremo Gobierno se encuentran distribuidos como sigue:

Alumnos presentes	48
Id. embarcados en la Armada	86
Id. con licencia del Supremo Gobno	5
Id. enfermos en sus casas	12
Id. ausentes sin permiso	27
Total	138

Puntos señalados al ancla Callao Enero 24 de 1879.
El Secretario
Franco S. Herrera

V.o B.o
Manzanares

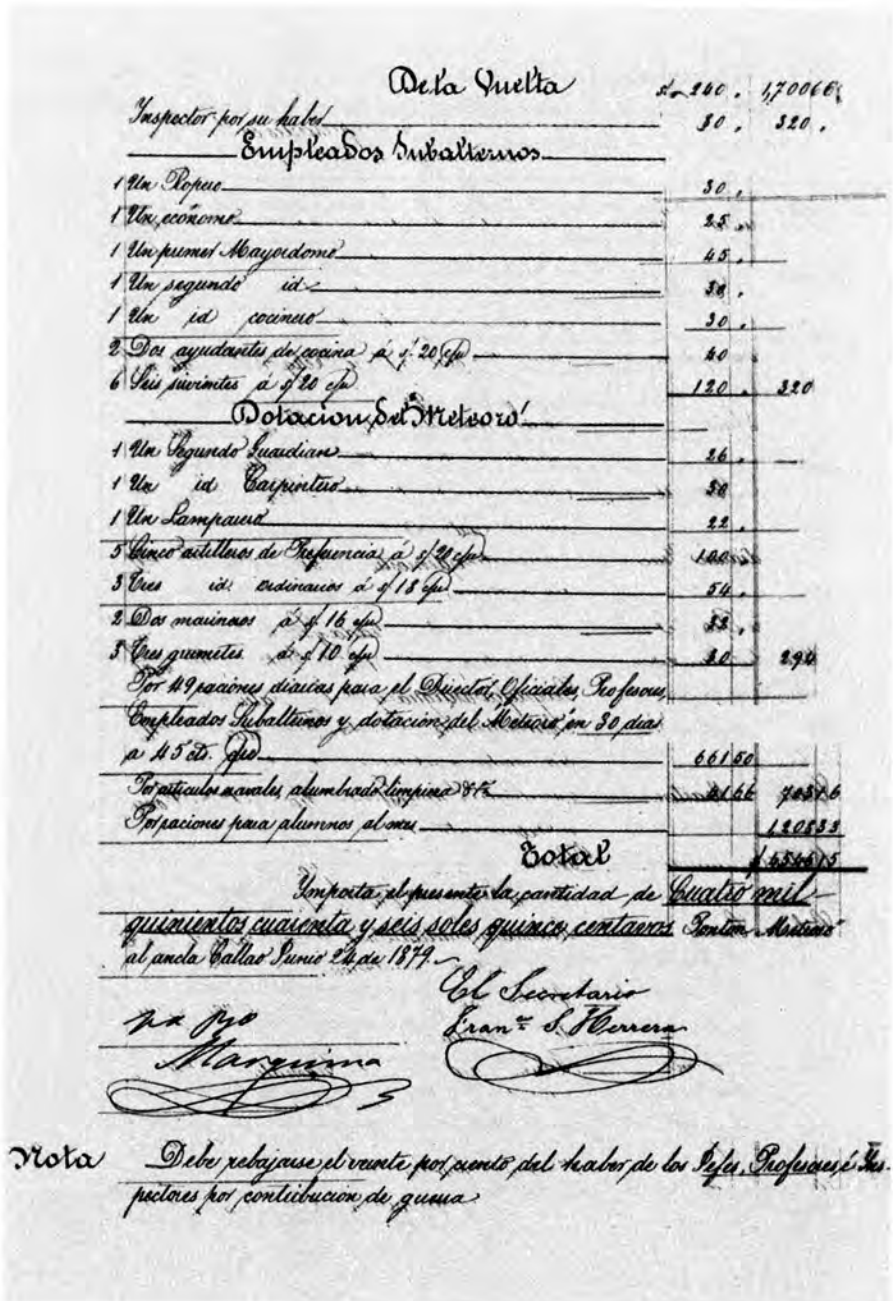
MINISTERIO DE MARINA
Archivo Naval del Perú

DETALL

Ajustamiento de los haberes de la Escuela Preparatoria y Normal de Medicina, de los que se hallan presentes en la fecha con especificacion de las asignaturas que desempeña cada Profesor

Director	Sor Capitan de Fragata D. Josè Ma Marquina por su haber y gratificaciones	258 66	
Contador	Cajero Oficial 1º del Cuerpo Politico D. Jose L. Becerra por su haber y gratificacion	116 .	
Medico	Cirujano de 2ª clase, profesor de Zoologia y Botanica en la Escuela Preparatoria y de Higiene Naval, en la Escuela Naval (no funcionan las clases, pero puesta sus servicios profesionales en las dos Escuelas) por su haber y gratificacion	116 .	
Profesor	de Gramatica Castellana, Literatura y Filosofia (no funciona la ultima clase) D. Manuel B Perez por su haber	150 .	
Yd.	de Aritmetica demostrada, Algebra 1er año y auxiliar de Dibujo (funcionan todas las clases) D. Miguel Ulloa por su haber	125 .	
Yd.	de Frances 1º y 2º año (funcionan) D. Sebastian Lorente por su haber	80 .	
Yd.	de Ingles 1º y 2º año (funcionan) D. Cristobal Rosas por su haber	80 .	
Yd.	de Geografia antigua, moderna y del Peru (funcionan todas las clases) D. Enrique Benites por su haber	125 .	
Yd.	de Historia antigua moderna, de la Edad Media y del Peru (funcionan todas las clases) D. Arturo Garcia por su haber	125 .	
Yd.	de Analisis, Mecanica y Algebra 2º año (funciona la ultima clase y ademas ensena la de Trigonometria) D. Aristides Garcia Godos por su haber	125 .	
Yd.	de Geometria descriptiva, Estereotomia y Dibujo (funciona la ultima clase y ademas ensena la de Geometria elemental) D. José F. Maticorena por su haber	125 .	
Yd.	de Fisica, Quimica y Mineralogia (no funciona ninguna clase pero ensena la de Aritmetica practica) D. D. Pedro Talma por su haber	125 .	
Yd.	de Armas D. Francisco Courtheoux por su haber	80 .	
	Secretario D. Francisco L. Herrera por su haber y gratificacion	70 .	1700 66
	Inspector D. Mariano Siles por su haber	80 .	
	Yd. , Juan Jaudo , id	80 .	
	Yd. , Pedro del Risco id	80 .	
	a la Vuelta	240 .	1700 66

34



De la Vuelta $ 180. 1,70066

Inspector por su haber — 30, 320,

Empleados Subalternos

1 Un Ropero — 30,
1 Un economo — 25,
1 Un primer Mayordomo — 45,
1 Un segundo id — 38,
1 Un id cocinero — 30,
2 Dos ayudantes de cocina á $ 20 cfu — 40
6 Seis sirvientes á $ 20 cfu — 120, 320

Dotacion del Meteoro

1 Un Segundo Guardian — 26,
1 Un id Carpintero — 38
1 Un Lampanero — 22,
5 Cinco artilleros de Reserva á $ 20 cfu — 100,
3 Tres id ordinarios á $ 18 cfu — 54,
2 Dos marineros á $ 16 cfu — 32,
3 Tres grumetes á $ 10 cfu — 30 290

Por 49 raciones diarias para el Director, Oficiales, Profesores, Empleados Subalternos y dotacion del Meteoro en 30 dias á 1.5 cts. cfu — 66/50

Por articulos navales alumbrado limpieza &c — 21 66 708 16

Por raciones para alumnos al mes — 120 833

Total — 1,556 15

Importa el presente la cantidad de Cuatro mil quinientos cincuenta y seis soles quince centavos Fuerte Moneda al ancla Callao Junio 24 de 1879

El Secretario
Franco S. Herrera

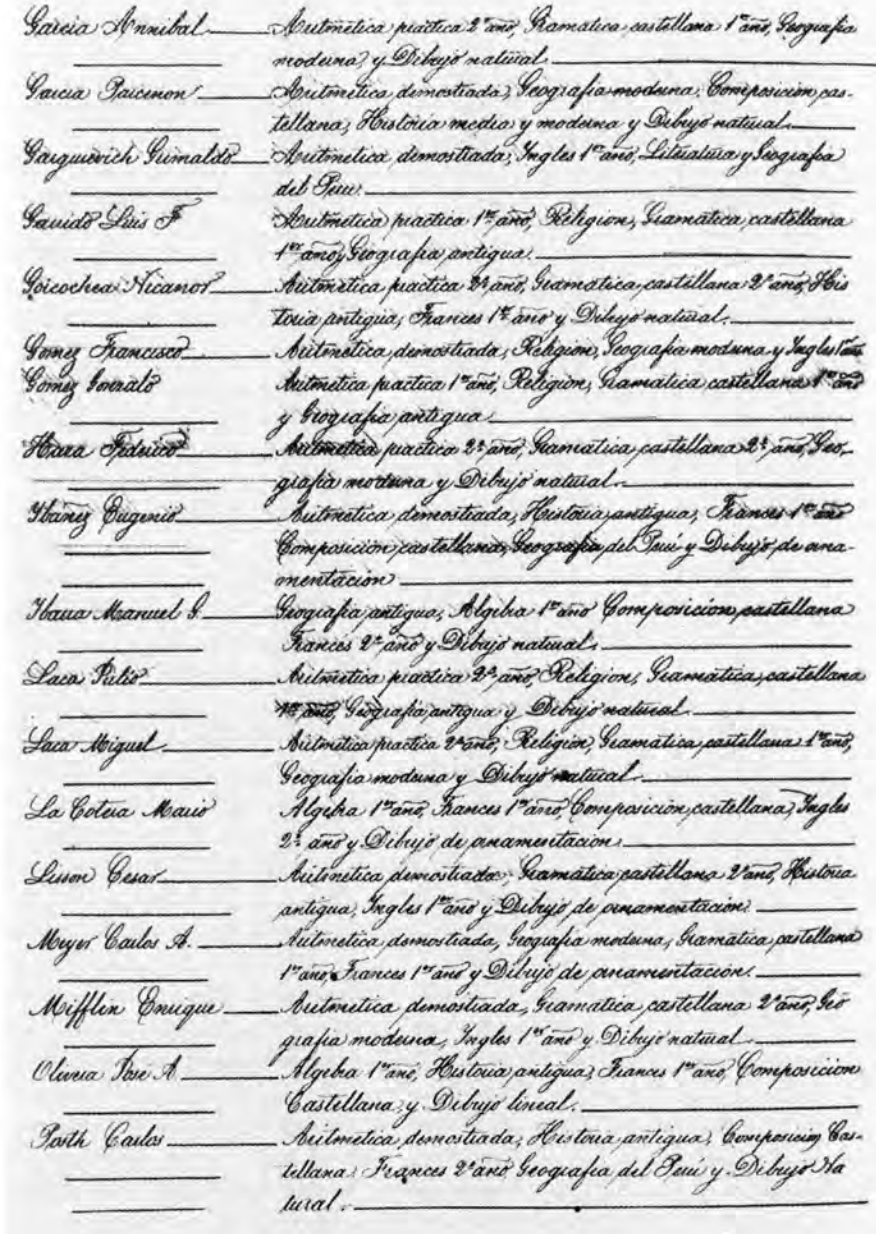
P.P. Pro
Marquina

Nota Debe rebajarse el veinte por ciento del haber de los Jefes, Profesores é Inspectores por contribucion de guerra



Relacion de los alumnos presentes en la Escuela Preparatoria 20 dia de la fecha, con designacion de los cursos que cada uno lleva.

Alcántara Manuel	Gramatica Castellana 2º año, Algebra 1º año y Ingles 1º año y Dibujo de ornamentacion.
Altuna Carlos	Algebra 2º año, Geometria elemental, Composicion castellana, Ingles 1º año y Dibujo lineal.
Alramora Federico R.	Aritmetica practica 1º año, Religion, Gramatica Castellana 1º año y Geografia Antigua.
Baca Luis	Aritmetica demostrada, Gramatica castellana 2º año, Geografia Moderna, Frances 1º año y Dibujo de ornamentacion.
Baca Manuel	Aritmetica practica 2º año, Gramatica Castellana 2º año y Geografia Moderna
Barandiaran Isac	Aritmetica demostrada, Gramatica Castellana 2º año, Historia antigua
Bargon Pedro J.	Aritmetica demostrada y Geografia moderna y Gramatica castell
Buendia Juan D.	Aritmetica practica 1º año, Religion, Gramatica castellana 1º año Geografia antigua y Dibujo natural.
Cavillo Jose M.	Aritmetica demostrada, Gramatica castellana 1º año, Geografia moderna y Dibujo natural.
Cavillo Martin	Aritmetica demostrada, Frances 1º año, Composicion castellana y Dibujo natural.
Cater Baldomero	Geometria elemental, Composicion castellana, Trigonometria, Frances 2º año y Dibujo lineal.
Coloma Carlos	Aritmetica practica 2º año, Gramatica castellana 1º año, Ingles 2º año y Dibujo de ornamentacion.
Coronel Bueno Ismael	Algebra 1º año, Frances 2º año, Situatica, Geografia del Peru y Dibujo de ornamentacion.
Duenas Ramon	Aritmetica demostrada, Gramatica castellana 1º año, Frances 1º año y Dibujo de ornamentacion.
Fonseca Augusto	Geometria elemental, Composicion castellana, Trigonometria, Ingles 1º año y Dibujo lineal.
Gamana Francisco	Aritmetica demostrada, Gramatica castellana 2º año, Geografia moderna y Dibujo natural.
Gamana Jose	Aritmetica demostrada, Gramatica castellana 2º año, Historia antigua, Frances 1º año y Dibujo de ornamentacion.



García Aníbal — Aritmética práctica 2º año, Gramática castellana 1º año, Geografía moderna y Dibujo natural

García Baltasar — Aritmética demostrada, Geografía moderna, Composición castellana, Historia media y moderna y Dibujo natural

Gargurevich Guimaldo — Aritmética demostrada, Inglés 1º año, Literatura y Geografía del Perú

Garrido Luis F. — Aritmética práctica 1º año, Religión, Gramática castellana 1º año, Geografía antigua

Goicochea Nicanor — Aritmética práctica 2º año, Gramática castellana 2º año, Historia antigua, Francés 1º año y Dibujo natural

Gomez Francisco — Aritmética demostrada, Religión, Geografía moderna y Inglés

Gomez Evaristo — Aritmética práctica 1º año, Religión, Gramática castellana 1º año y Geografía antigua

Ibarra Federico — Aritmética práctica 2º año, Gramática castellana 2º año, Geografía moderna y Dibujo natural

Ibarra Eugenio — Aritmética demostrada, Historia antigua, Francés 1º año Composición castellana, Geografía del Perú y Dibujo de ornamentación

Ibarra Manuel S. — Geografía antigua, Algebra 1º año Composición castellana Francés 2º año y Dibujo natural

Laca Julio — Aritmética práctica 2º año, Religión, Gramática castellana 1º año, Geografía antigua y Dibujo natural

Laca Miguel — Aritmética práctica 2º año, Religión, Gramática castellana 1º año, Geografía moderna y Dibujo natural

La Colera Mario — Algebra 1º año, Francés 1º año, Composición castellana, Inglés 2º año y Dibujo de ornamentación

Lisson Cesar — Aritmética demostrada, Gramática castellana 2º año, Historia antigua, Inglés 1º año y Dibujo de ornamentación

Meyer Carlos A. — Aritmética demostrada, Geografía moderna, Gramática castellana 1º año, Francés 1º año y Dibujo de ornamentación

Mifflin Enrique — Aritmética demostrada, Gramática castellana 2º año, Geografía moderna, Inglés 1º año y Dibujo natural

Olaneta José A. — Algebra 1º año, Historia antigua, Francés 1º año, Composición Castellana y Dibujo lineal

Roth Carlos — Aritmética demostrada, Historia antigua, Composición Castellana, Francés 2º año Geografía del Perú y Dibujo Natural

Quiñones Alberto — Aritmética demostrada, Frances 2º año Literatura Geografía del Perú y Dibujo de ornamentación.

Ramos Carlos L. — Aritmética práctica 2º año, Gramática castellana 1er año, Geografía antigua y Dibujo natural.

Ríos Cesar — Aritmética demostrada, Gramática castellana 2º año, Historia media y moderna, Geografía del Perú y Dibujo de ornamentación.

Salazar Carlos A. — Aritmética demostrada, Gramática castellana 2º año, Geografía antigua y Dibujo natural.

Selaya Juan F. — Aritmética demostrada y Gramática castellana 2º año y Frances 2º año.

Sosa Fernando — Algebra 1er año, Algebra 2º año, Historia media y moderna Literatura, Ingles 2º año y Dibujo lineal.

Suarez Luis F. — Algebra 2º año, Geometria elemental, Frances 2º año y Dibujo lineal.

Valega Benjamin — Aritmética demostrada y Historia antigua y Gramática 2º año.

Vargas Victor A. — Aritmética demostrada, Composicion castellana, Literatura, Ingles 2º año y Dibujo natural.

Velarde Hermani — Gramática castellana 2º año, Algebra 1er año, Frances 1er año, Historia media y moderna y Dibujo lineal.

Vidaurre Pedro — Gramática castellana 1er año, Algebra 1er año Historia antigua Frances 1er año y Dibujo de ornamentación.

Viladola Adolfo — Gramatica elemental, Composicion castellana, Trigonometria, Historia media y moderna Geografia del Perú y Dibujo lineal.

Viladola Tomas — Aritmetica demostrada, Geografia moderna y Dibujo de Ornamentacion y Gramatica castellana 2º año.

Pontón Meléndez al ancla Callao Enero 24 de 1879.

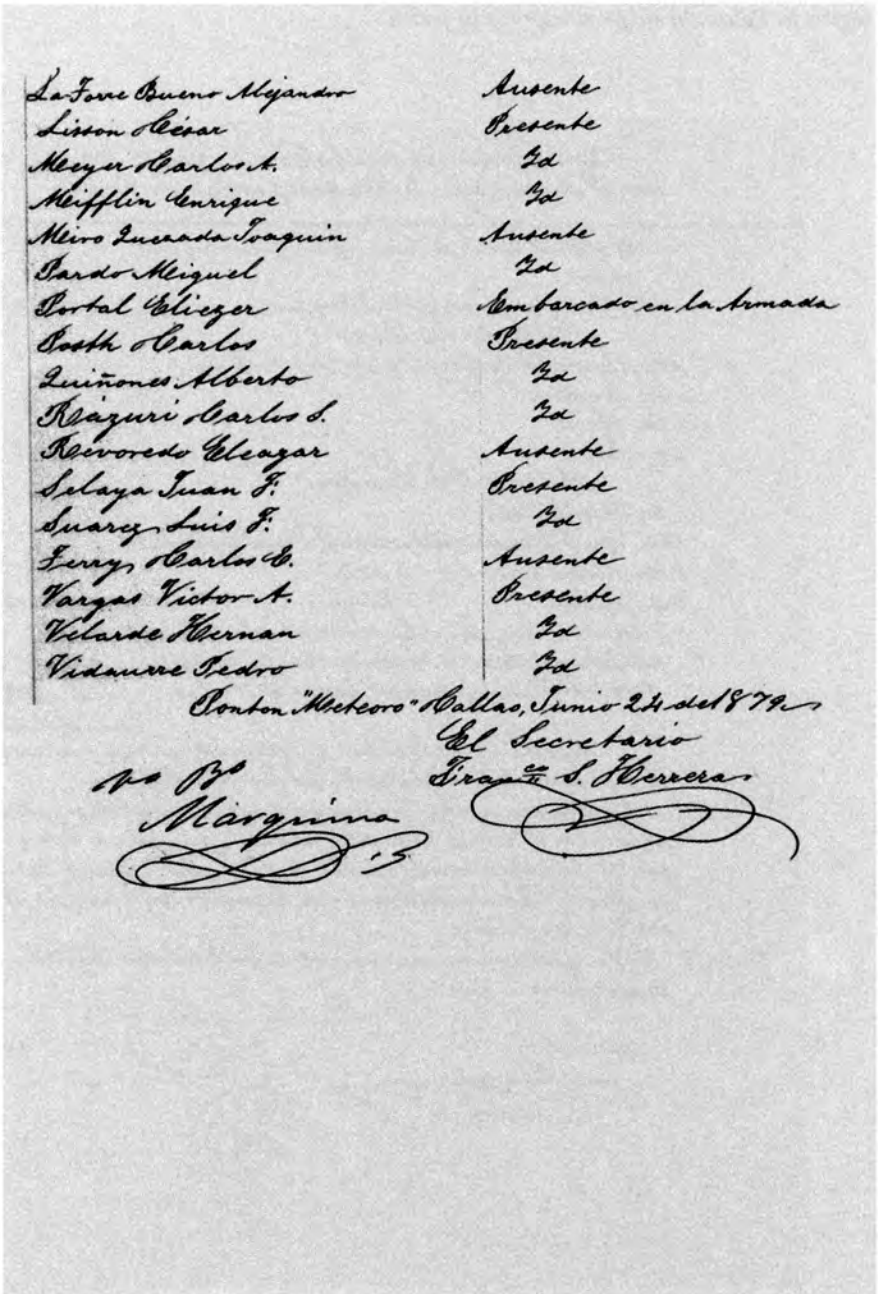
El Secretario
Franco S. Moreno

Vo Bo
Marquina

Relacion de los alumnos que se hallaban presentes, abordo de la Escuela Preparatoria, el 1º de Mayo proximo pasado, espresando la condicion en que se encuentran en la fecha

Abril Carlos	Ausente
Altuna Carlos	Presente
Alzamora Federico P.	Id
Arbulú Ignacio	Embarcado en la Armada
Baca Luis	Presente
Baca Manuel	Id
Borgoño Pedro F.	Id
Buckley Tomas	Enfermo en su casa
Buendia Juan D.	Presente
Cabrera Arturo	Embarcado en la Armada
Carrillo José M.	Presente
Carrillo Martin	Id
Cáter Baldomero	Id
Coloma Carlos	Id
Cornel Bueno Ismael	Id
Correa Enrique F.	Ausente
Chavez Enrique	Embarcado en la Armada
Dueñas Ramon	Presente
Flores Feliséforo	Embarcado en la Armada
Gamarra Francisco	Presente
Gamarra José	Id
Garcia Parcemon	Id
Garrido Luis F.	Id
Goicochea Nicanor	Id
Gomez Francisco	Id
Gomez Gonzalo	Id
Haza Federico	Id
Ybañez Eugenio	Id
Ybarra Manuel G	Id
Laca Julio	Id
Laca Miguel	Id
La Cotera Mario	Id

MINISTERIO DE MARINA
Archivo
Museo Naval del Perú



La Torre Bueno Alejandro	Ausente
Liston César	Presente
Meeyer Carlos A.	2d
Mifflin Enrique	2d
Miro Quesada Joaquin	Ausente
Pardo Miguel	2d
Portal Eliezer	Embarcado en la Armada
Posth Carlos	Presente
Quiñones Alberto	2d
Rázuri Carlos L.	2d
Recavedo Eleazar	Ausente
Selaya Juan F.	Presente
Suarez Luis F.	2d
Terry Carlos E.	Ausente
Vargas Victor A.	Presente
Velarde Hernan	2d
Vidaurre Pedro	2d

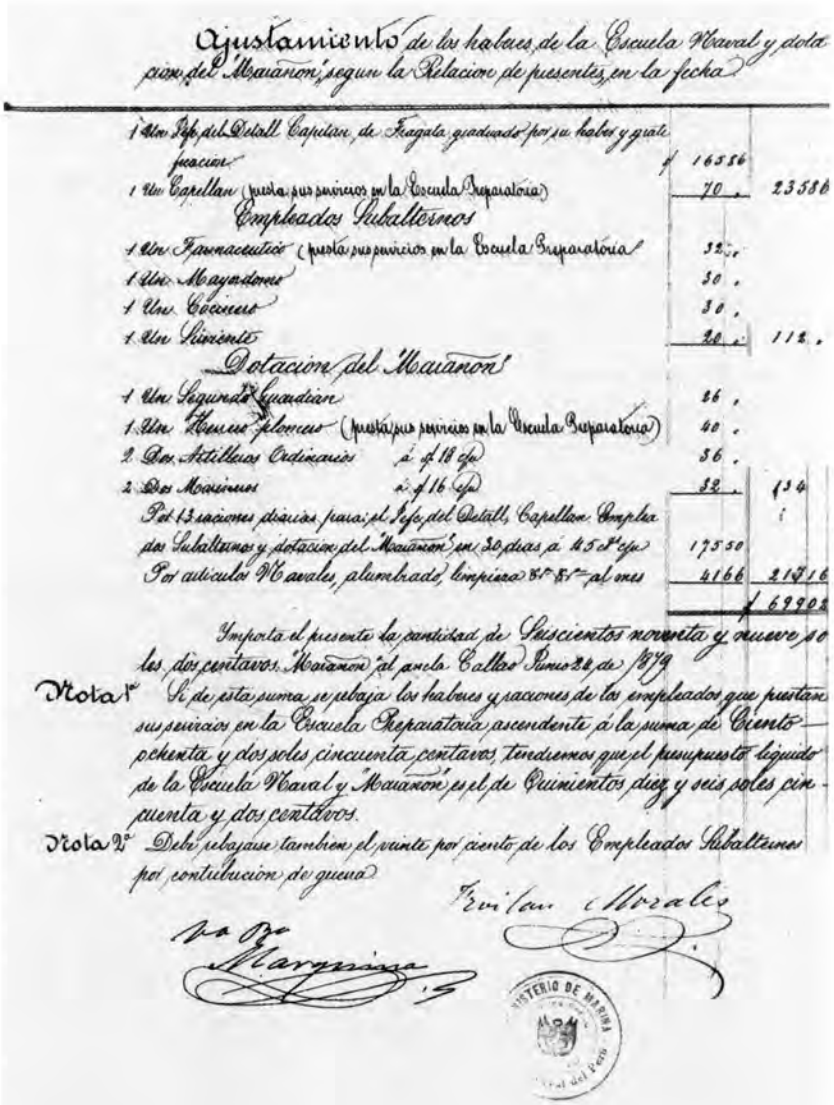
Ponton "Meteoro" Callao, Junio 24 de 1879.

El Secretario
Franco S. Herrera.

Vo Bo
Margarina

ANEXO F

Ajustamiento de los haberes de la Escuela Naval y dotación del Marañón, *según la Relación de presentes en la fecha*



Ajustamiento de los haberes de la Escuela Naval y dota
cion del Marañon, segun la Relacion de presentes en la fecha

1 Un Jefe del Detall Capitan de Fragata graduado por su haber y gratificacion		$ 16556	
1 Un Capellan (puesto sus servicios en la Escuela Preparatoria)		70 .	23586
Empleados Subalternos			
1 Un Farmaceutico (puesto sus servicios en la Escuela Preparatoria)		32 .	
1 Un Mayordomo		30 .	
1 Un Cocinero		30 .	
1 Un Sirviente		20 .	112 .
Dotacion del Marañon			
1 Un Segundo Guardian		26 .	
1 Un Hombre plomero (puesto sus servicios en la Escuela Preparatoria)		40 .	
2 Dos Artilleros Ordinarios	á $ 18 cu	36 .	
2 Dos Marineros	á $ 16 cu	32 .	134
Por 13 raciones diarias para el Jefe del Detall, Capellan Empleados Subalternos y dotacion del Marañon en 30 dias á 45 $ cu		17550	
Por articulos Navales, alumbrado, limpieza &c &c al mes		4166	21716
			$ 69908

Importa el presente la cantidad de Seiscientos noventa y nueve soles con dos centavos. Marañon al anela Callao Junio 28 de 1879

Nota 1ª Si de esta suma se rebaja los haberes y raciones de los empleados que prestan sus servicios en la Escuela Preparatoria ascendente á la suma de Ciento ochenta y dos soles cincuenta centavos, tendremos que el presupuesto liquido de la Escuela Naval y Marañon es el de Quinientos diez y seis soles cincuenta y dos centavos.

Nota 2ª Debe rebajarse tambien el veinte por ciento de los Empleados Subalternos por contribucion de guerra

Fruto Gonzales

Jose Dº Marquina

MINISTERIO DE MARINA

Relacion de los Jefes Oficiales, Profesores, Empleados Subalternos de la expresada y dotacion del Marañon que se encuentran presentes en la fecha

Director	Capitan de Fragata (puesto pus servicios en la Escuela Preparatoria donde percibe su haber	D. Jose Mª Marquina
Jefe del Detall	Profesor de Practica de Calculos de la Navegacion Capitan de Fragata graduado	, Ysidoro Morales
Profesor	de Derecho Internacional Maritimo (puesto pus servicios en la Junta de Ordenanzas donde percibe su haber	Dr D. Antonio Arias
Capellan	Presbitero (puesto pus servicios en la Escuela Preparatoria)	D. Manuel Gil

Empleados Subalternos

Farmaceutico (puesto pus servicios en la Escuela Preparatoria)	Manuel Valduvama
Mayordomo	Antonio Lopez
Cocinero	Antonio Zuloaga
Sirviente	Manuel Mendoza

Dotacion del Marañon

Segundo Guardian	Carlos Elena
Hornero y plomero (puesto pus servicios en la Escuela Preparatoria	Domingo Valle
Artillero Ordinario	William Davis
Ya Ya Ymponeles	Antonio Caffieri
Marineros Para servicios	Alfredo Santi
Yd de los botes	Jorge Juan

Marañon al ancla Callao Junio 24 de 1879.

Vo Bo
Marquina

Jose Leon Morales

40

MINISTERIO DE MARINA
Archivo Naval del Perú

ANEXO G

Congreso de París - 1856(*)

Declaración sobre principios de Derecho Marítimo
Adhesión del Perú
(Aprobada por Resolución Legislativa de 5 de octubre de 1857)

Los Plenipotenciarios que han firmado el Tratado de París, del 30 de marzo de 1856, reunidos en Conferencia;

Considerando:

Que el Derecho Marítimo, en tiempo de guerra, ha sido durante largo tiempo el objeto de contestaciones deplorables;

Que la incertidumbre del derecho y de los deberes en semejante materia, da lugar, entre los neutrales y los beligerantes, a unas divergencias de opinión de que emanan serias dificultades y aún conflictos;

Que, de consiguiente, es de mucha utilidad establecer una doctrina uniforme sobre un punto de tanta importancia;

Que los Plenipotenciarios, reunidos en el Congreso de París, no podrán corresponder mejor a las intenciones que abrigan sus Gobiernos, que procurando introducir en las relaciones internacionales principios fijos hacia este respecto;

Debidamente autorizados los susodichos Plenipotenciarios han convenido concertarse acerca de los medios de alcanzar ese objeto; y habiéndose puesto de acuerdo han decretado la siguiente y solemne Declaración:

1.- El Corso está y queda abolido.

2.- La bandera neutral cubre la mercancía enemiga, con excepción del contrabando de guerra.

3.- La mercancía neutral, salvo el contrabando de guerra, no debe secuestrarse bajo la bandera enemiga.

4.- Para ser obligatorios los bloqueos, deben ser efectivos; es decir, mantenidos por una fuerza competente que pueda realmente impedir el acceso al litoral del enemigo.

Los Gobiernos de los Plenipotenciarios que suscriban se obligan a poner esta Declaración en conocimiento de los estados que no han sido llamados a tomar parte en el Congreso de París y a invitarlos a que se adhieran a ella.

ANEXO G

Convenidos que las máximas que acaban de proclamar no pueden dejar de ser acogidas con gratitud por el mundo todo, los infrascritos Plenipotenciarios no dudan que los esfuerzos de sus Gobiernos para generalizar su adopción sean coronados del mejor éxito.

Esta Declaración no es ni será obligatoria sino para las potencias que se hubieren adherido a ella.

Potencias firmantes: Austria, Cerdeña, Francia, Gran Bretaña, Prusia, Rusia y Turquía.

Fechado en París, a 16 de abril de 1856.

(*). Ministerio de Relaciones Exteriores. Tratados, Convenciones, y Acuerdos vigentes entre Perú y otros Estados - Tomo II, Instrumentos Multilaterales, Imprenta Aguirre-Lima, 1936.

APÉNDICE 1 AL ANEXO G

La Convención Nacional Decreta (*)

Artículo 1°.- Se aceptan por la República los cuatro principios de Derecho Marítimo acordados por el Congreso de Plenipotenciarios de la Gran Bretaña, Austria, Francia, Prusia, Rusia, Cerdeña y Turquía, en París, en su declaratoria de 16 de abril de 1856, a saber:

"1°.- El corso está y queda abolido.

2°.- El pabellón neutral cubre la propiedad enemiga, a excepción del contrabando de guerra.

3°.- La propiedad neutral, exceptuando el contrabando de guerra, no está sujeta a confiscación bajo pabellón enemigo.

4°.- Los bloqueos, para ser obligatorios, deben ser efectivos, es decir, mantenidos por fuerza suficiente, capaz de impedir realmente toda aproximación a la costa del enemigo".

Artículo 2°.- Cualesquiera cláusulas de los tratados públicos celebrados con potencias que hayan aceptado o acepten los cuatro principios dichos, quedan modificados en el sentido de ellos; y en adelante, no se hará tratado alguno o estipulación en contrario.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para que disponga lo necesario a su cumplimiento. Dado en la Sala de Sesiones en Lima, a 3 de octubre de 1857, etc. etc."

(*) *El Peruano*, número 31, Tomo 33, p. 142. ARIAS, Antenor. - *Lecciones de Derecho Marítimo*. Lima, 1876, p. 298.

NOTAS AL CAPÍTULO II

1. LUNA G.P., Julio. *Libro de Actas del Consejo* de *Ministros* (1875-1879). En: *Revista Histórica*, Tomo XXXII, Lima, Perú, 1979-1980, p. 49. AGRE. Libro de Actas del Excelentísimo Consejo de Ministros. Lima, junio 4, 1875, pp. 188, 189.
2. *El Peruano*, sábado 5 de abril, 1879, p. 304. Comisión Nacional del Centenario de la Guerra del Pacífico (CONACEN) Colección Documental del Perú 1879-1884, pp. 179-183.
3. CONACEN, *Ob. cit.*, pp. 179-183.
4. CONACEN, *Ob. cit.*, pp. 183 y 184.
5. *El Peruano*, viernes, abril 4, 1879, pp. 297-298.
6. *Ibidem...*, p. 301.
7. GARCIA CALDERON, F., *Diccionario de la Legislación Peruana*, Tomo II, pp. 100-101.
8. *El Peruano*, lunes, abril 7, 1879.
9. AGN. L.C. H4-612, junio 17, 1879, p.156.
10. *El Peruano*, martes, abril 8, 1879.
11. *Ibídem*, martes, abril 15, 1879.
12. *Ibídem*, jueves, abril 3, 1879.
13. *Ibídem*, jueves, abril 9, 1879.
14. *Ibídem*, jueves, abril 9, 1879.
15. *Ibídem*, martes, abril 15, 1879.
16. *Ibídem*, jueves, abril 17, 1879.
17. *Ibídem*, lunes, abril 28, 1879.
18. *Ibídem*, lunes, abril 28, 1879.
19. LUNA, *Ob. cit.*, pp. 49, 50. AGRE, *Ob. cit.*, Nota # 1, p. 191.
20. AGRE, L.C. año 1879, Tomo 140-A, pp. 11 a 14, Protocolos.
21. AGRE, *Ob. cit.*, Nota # 19, pp.15 y 16. CONACEN, *Ob. cit.*, pp. 184-185.
22. LUNA, *Ob. cit.*, p. 50. AGRE, *Ob. cit.*, Nota #1, pp. 193, 194.
23. AGRE, *Ob. cit.*, Nota # 19, p. 17.
24. LUNA, *Ob. cit.*, p. 54, 55. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo II, Apéndice pp. 20, 21, 22, 24.
25. *El Peruano*, jueves, abril 25, 1879.
26. *Ibídem*, jueves, abril 25, 1879.
27. *Ibídem*, martes, mayo 6, 1879.
28. AGN, L.C. H4-0237, p. 7.
29. *El Peruano*, sábado, mayo 10, 1879.
30. *Message from the President of the United States(MPUSA)-Transmitting Papers relating to the War in South America, and Attempts to Bring About Peace.*

Department of State. Washington, Government Printing Office, 1882. pp. 218-221.

31. *El Peruano*, sábado, mayo 17, 1879.
32. *Ibidem*, viernes, mayo 16, 1879.
33. AGN. Hacienda. Decretos y Resoluciones, 1879. Lib. 55, p. 176.
34. *El Peruano*, abril 9, 3, 18, 22 y mayo 13, 1879.
35. *Ibídem*, abril 23, 1879.
36. *Ibídem*, abril 4, 1879.
37. I*bídem*, abril 17 y mayo 13, 1879.
38. *Ibídem*, abril 30, 1879.
39. AGN. L.C.H4-2416. Sueldo empleados públicos en Guardia Nacional, 27 abril, 1879.
40. *El Peruano*, mayo 24, 1879. AGRE, L.C. 1866, Tomo 108, pp. 268-269.
41. *Ibídem*, junio 23 y 25, 1879.
42. *Ibídem*, junio 25, 1879.
43. AGN. L.C. H4-612, junio 2 y 20, 1879, pp. 112, 165.
44. *El Peruano*, mayo 24, 1879.
45. *Ibídem*, abril 16, 1879.
46. A.H.de M. Guerra con Chile, 1879, doc. 14.
47. A.H.de M. *Independencia*, fragata, 1879, doc. 42.
48. *El Peruano*, junio 25, 1879.
49. *Ibídem*, abril 22, 1879.
50. *Ibídem*, julio 7, 1879.
51. AGRE, L.C. A-20, 1872, asiento 50, pp. 277-278.
52. AGN, L.C. H4-0237, p. 55.
53. AHMP. Paq. 0.1879.9, Orden General de la Armada (O.G.A.), Callao, mayo 11 y 15. A.H.de M. División Naval del Perú, doc. 2. *El Comercio*, mayo 13, 1879.
54. AGN, LC H4-635. Oficio del Ministro de Hacienda al Director General de Contablidad y Crédito Público. Lima, junio 17, 1879. A.H.de M. Expediente personal de Manuel Melitón Carvajal, f. 18.
55. A.H.de M. División Naval del Perú, 1879, doc. 3.
56. AHMP, Paq. 0.1879.1, Sin N°./Leg., Lima, abril 24, 1879; Paq. 0.1879.9, O.G.A. Callao, mayo 15 y 18, 1879. AGN, L.C. H4-0237, asiento 75. CENTRO NAVAL DEL PERU. (CENAPE) Correspondencia General de la 1ra. División Naval. Edición 1978. p. 9.
57. AHMP, Paq. 0.1879.2, Lima, mayo 13, 1879; Chorrillos, mayo 13, 1879; Lima, mayo 13, 1879; Cap. s/n Legajo Correspondencia General, 1879; s/n Doc. Lima, mayo 13, 1879; Paq. Correspondencia general. Lima, mayo 13, 1879.
58. AGN, L.C. H4-0237, Asiento 81, p. 31. A.H.de M. L.C. N° 94, pp. 329, 330.
59. A.H.de M. Guerra con Chile, 1879, doc. 8 y 39.
60. A.H.de M. Constitución, batallón, 1879, doc. 1.
61. A.H.de M. Mayoría de Órdenes, L.C. N° 94, pp. 242-243.
62. A.H.de M. Constitución, batallón, 1879, doc. 5.
63. A.H.de M. Constitución, batallón, 1879, doc. 6.
64. A.H.de M. L.C. N° 94, p. 170.
65. A.H.de M. L.C. N° 40, pp. 387, 388. *Independencia*, fragata, 1879, doc. 58.
66. A.H.de M. *Independencia*, fragata, 1879, doc. 51. L.C. N° 94, pp. 298, 299.

67. A.H.de M. L.C. N° 94, p. 290.
68. *El Peruano*, martes, abril 29, 1879. *El Comercio*, abril 26 y 30; junio 10, 1879.
69. A.H.de M. *Independencia*, fragata, 1879, doc. 52.
70. A.H.de M. Órdenes Generales de la Armada, abril 3 y 14, 1879. *Independencia*, fragata, 1879, docs. 43, 49. *Manco Cápac*, monitor, doc. 31. Guerra con Chile, 1879, doc. 13.
71. A.H.de M. *Independencia*, fragata, Comisaría de Marina, 1879, doc.1. AGN. L.C. 69.H4-0237 Asientos 27 y 63. AHMP, Paq. 0.1879.9, O.G.A. Callao, abril 15, 1879.
72. A.H. de M. *Independencia*, fragata, Comisaría de Marina, 1879, doc. 1. AHMP. Paq. 1879.1, Lista de Revista file 1; *Independencia*, 1879, Lista de Revista, docs. 1, 3.
73. A.H.de M. L.C. N° 40, pp. 387, 388.
74. CARVAJAL PAREJA, Meliton, *Historia Marítima del Perú*, Tomo IX, Vol. 2, p. 571.
75. A.H.de M. Órdenes Generales de la Armada, Callao, abril 3, 5, 12, 1879. *Huáscar*, monitor, 1879, docs. 26 y 30. *El Comercio* , abril 4, 14; mayo 10; junio 9 y 10, 1879.
76. A.H.de M. L.C. N° 94, p. 229.
77. AHMP. Paq. 0.1879.9, O.G.A., Callao, abril 30, 1879. A.H.de M. *Huáscar*, monitor, 1879, Lista de Revista, docs. 1, 3. Guerra con Chile, 1879, doc. 13. Órdenes Generales, Callao, mayo 9, junio 9, 10, 19, 1879. CENAPE, *Ob. cit.*,... Relación de Personal al 21 de mayo de 1879, pp. 21-25.
78. A.H.de M. L.C. N° 94, p. 260-261. L.C. N° 172, p. 402. *Diario de Bitácora del Huáscar*, miércoles 16 a jueves 17 de abril de 1879, f. 10.
79. A.H.de M. Guerra con Chile, 1879, doc. 12. L.C. N° 94, p. 304-305. *Huáscar*, monitor, 1879, doc. 47. *Diario de Bitácora del Huáscar*, del sábado 26 al miércoles 30 de abril, ff. 14-21.
80. A.H.de M. *Huáscar*, monitor, 1879, doc. 37. *Diario de Bitácora del Huáscar*, ff. 14-16.
81. *El Comercio*, abril 7, 1879.
82. A.H.de M. Guerra con Chile, 1879, doc. 13. *Unión*, corbeta, 1879, docs. 59 y 67. Órdenes Generales, Callao, junio 10, 1879. *El Comercio*, mayo 6 y 19, 1879.
83. A.H.de M. *Unión*, corbeta, 1879, Lista de Revista, docs.1 y 4. AHMP, Paq. 1879.1 Lista de Revista, file 1 y 6.
84. CARVAJAL, *Ob. cit.*, p. 951.
85. AGN. L.C. H4-0237, Asiento 149.
86. CARVAJAL, *Ob. cit.*, p. 698.
87. A.H.de M. L.C. N° 94, pp. 255 y 256.
88. CARVAJAL, *Ob. cit.*, p. 709.
89. A.H.de M. Guerra con Chile, 1879, doc. 26.
90. A.H.de M. *Unión*, corbeta, 1879, doc. 28.
91. A.H.de M. *Unión*, corbeta, 1879, doc 78. L.C. N° 40, pp. 561 y 562.
92. A.H.de M. L.C. N° 14, p. 36.
93. A.H.de M. División Naval, 1879, docs. 4, 11, 30, 31, 48, 55, 71.
94. A.H.de M. *Unión*, corbeta, 1879, doc. 67.
95. A.H.de M. *Unión*, corbeta, 1879, doc. 76.
96. A.H.de M. División Naval, 1879, doc. 80.

97. AHMP. Paq. 1879.1, Lista de Revista, file 4, 6, 8. A.H.de M. *Pilcomayo*, cañonera, 1879, Lista de Revista, doc. 1.
98. A.H.de M. L.C. N° 94, pp. 255 y 256. L.C. N° 40, pp. 387 y 388.
99. A.H.de M. *Pilcomayo*, cañonera, 1879, doc. 33.
100. A.H.de M. División Naval, 1879, docs. 47, 11, 30, 31, 48, 55, 71. *El Comercio*, mayo 13; junio 4, 13, 20, 26, 30, 1879.
101. A.H.de M. Guerra con Chile, 1879, doc. 18. *Unión*, corbeta, 1879, doc. 67.
102. A.H.de M. Mayoría de Órdenes, 1879, doc. 53.
103. A.H.de M. Guerra con Chile, 1879, doc. 48.
104. A.H.de M. *Atahualpa*, monitor, 1879, doc. 58. *Huáscar*, monitor, 1879, doc. 26. *Manco Cápac*, monitor, 1879, doc. 31. Órdenes Generales, abril 12, 14, 1879. Guerra con Chile, 1879, doc. 13. AHMP. Paquete O.1879.9, O.G.A., Callao, abril 30, 1879. Paquete 1879.1, Lista de Revista, file 6, 8. *El Comercio*, abril 14, junio 14, 1879.
105. CARVAJAL, *Ob. cit.*, pp. 944 y 487.
106. A.H.de M. L.C. N° 94, p. 309.
107. A.H.de M. *Atahualpa*, monitor, 1879, doc. 25.
108. A.H.de M. L.C. N° 94, pp. 260, 261.
109. A.H.de M. L.C. N° 40, pp. 387 y 388.
110. A.H.de M. L.C. N° 94, p. 299. *Atahualpa*, monitor, 1879, f. 66.
111. A.H.de M. División Naval, 1879, doc. 4, 9, 19, 25, 28, 48, 71.
112. A.H.de M. *Manco Cápac*, monitor, 1879, doc. 26. Órdenes Generales, Callao, abril 12, 1879. *Manco Cápac*, monitor, 1879, docs. 28, 35. AGN. L.C. H4-0237. AHMP. Paq. 0.1879.9, O.G.A. Callao, abril 15, 1879. Paq. 1879.1, Lista de Revista, file 6, 8. *El Comercio*, abril 4, 14, 1879.
113. A.H.de M. L.C. N° 94, pp. 260 y 261. L.C. N° 40, pp. 387 y 388.
114. A.H.de M. L.C. N° 94, pp. 297 y 298.
115. A.H.M. División Naval, 1879, docs. 4, 9, 19, 25, 28, 48, 71. *El Comercio*, junio 25, 1879.
116. A.H.de M. *Manco Cápac*, monitor, 1879, doc. 41.
117. A.H.de M. División Naval, 1879, doc. 80.
118. BULNES, Gonzalo. *Guerra del Pacífico*. Santiago de Chile, 1974. Editorial del Pacífico S.A. Tomo I, pp. 108, 109, 115, 117, 119, 120, 123, 126, 129-133.
119. AHUMADA MORENO, Pascual. *Guerra del Pacífico*. Recopilación completa de todos los documentos oficiales, correspondencias y demás publicaciones referentes a la guerra. Valparaíso, 1884. Tomo V, Apéndice II, p. 2
120. *Ibídem*, Tomo II, pp. 37 y 38.
121. *Ibídem*, Tomo VI, Apéndice, p. 18.
122. *Ibídem*, Tomo V, Apéndice III, pp. 4 y 5.
123. *Ibídem*, Tomo I, p. 181.
124. *Ibídem*, Tomo I, p. 212.
125. *Ibídem*, Tomo I, pp. 214 y 215. *El Comercio*, abril 16, 1879.
126. AHUMADA, *Ob. cit.*
127. *Ibídem*, Tomo I, p. 213.
128. *Ibídem*, Tomo I, p. 213.

129. *Ibídem*, Tomo I, p. 213.
130. *Ibídem*, Tomo I, p. 213.
131. *Ibídem*, Tomo V, Apéndice, p. 8.
132. *Ibídem*, Tomo I, p. 212.
133. OSBORN, Thomas A. *Message from the President of USA...*, p. 77.
134. *Ibídem*, p. 82. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo I, p. 257.
135. GIBBS, Richard. *Message from the President of US, Ob. cit.*, pp. 210 y 211.
136. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo I, pp. 205 y 206.
137. ARIAS, Antenor. *Lecciones de Derecho Marítimo*. Lima, Imprenta del Estado, 1876. En la revisión de esta obra se ha sintetizado una relación, no exhaustiva, de diversos dispositivos que tenían que ver con el Derecho Internacional en la guerra marítima. *Ceremonial marítimo*: *Ordenanzas Navales de 1802*; decreto de 31 de mayo de 1822; decreto de 29 de setiembre de 1875. *Refugiados, desertores* y *extradición*: Convenciones con Bélgica de 14 de agosto de 1874, con Chile de 30 de enero de 1870, con Italia 3 de mayo de 1863, con Estados Unidos de Colombia de 20 de enero de 1870 y con Argentina de 5 de mayo de 1874. *Jurisdicción internacional a bordo de buques mercantes*: Convenciones con Estados Unidos de Colombia de enero de 1870, con Italia de 28 de setiembre de 1874, con Argentina de mayo 1874, Tratado con Francia y Reglamento Consular de 14 de diciembre de 1868 modificado antes de 1876- *Cabotaje*: Reglamento Comercial de 16 de febrero de 1861, decreto supremo de 27 de setiembre de 1873, Tratados de Amistad y Comercio con Estados Unidos de 6 de setiembre de 1870, con Italia de 27 de julio de 1869 y 27 de setiembre de 1873, con Argentina de 9 de marzo de 1874, con Rusia de 16 de mayo de 1874. *Nacionalización de buques*: Decreto de 24 de noviembre de 1821; Ordenanza de Matrícula; Ley de 7 de enero de 1848; decretos de 3 de julio, 16 de abril, 7 de setiembre de 1830, de 10 de diciembre de 1836 y 5 de agosto de 1840. Nacionalidad de buques mercantes: Ley de 25 de febrero de 1825, decretos de 10 de diciembre de 1836 y 5 de agosto de 1840, *Código Penal. Renuncia al corso marítimo*: Tratado de París de 16 de abril de 1856, firmado por Perú y Chile. Tampoco por Bolivia ni Estados Unidos de América. Tratados sobre Contrabando de guerra de Perú: con Francia de 9 de marzo de 1861, con Bélgica de 14 de agosto de 1874, con Rusia de 16 de mayo de 1874, con Estados Unidos de 6 de setiembre de 1870, con Italia de 26 de setiembre de 1873, con Estados Unidos de Colombia de 10 de febrero de 1870, con Argentina de 9 de marzo de 1874. *Visita y Registro de buques mercantes neutrales*. Tratados con: Francia de 9 de marzo de 1877, con Estados Unidos de 6 de setiembre de 1870, con Argentina de 9 de marzo de 1874, con Estados Unidos de Colombia de 10 de febrero de 1870. *Sobre apresamiento de mercantes:* Instrucciones a los comandantes de buques de guerra y corsarios de 10 de febrero de 1866. *Sobre juicios de presa*: reglamento de 22 de abril de 1822.
138. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo I, p. 241.
139. *Ibídem*, Tomo I, pp. 233 y 234.
140. *Ibídem*, Tomo II, Apéndice, p. 38.
141. DENEGRI LUNA, Félix, *Ob. cit.*, p. 259.

142. A.H.de M. L.C. 40, p. 402.
143. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo I, pp. 232 y 233.
144. A.H.de M. Escuadra Nacional, 1879, doc. 9.
145. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo I, pp. 235 y 236.
146. *El Comercio*, mayo 3, 1879.
147. AHUMADA, *Ob. cit* , Tomo I, p. 234.
148. A.H.de M. Capitanías, 1879, doc. 29.
149. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo I, pp. 234 y 235.
150. *Ibídem*, Tomo I, p. 237.
151. *El Comercio*, mayo 10, 1879.
152. A.H.de M. Guerra con Chile, 1879, doc. 37. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo I, p. 234.
153. A.H.de M. Guerra con Chile, 1879, doc. 41.
154. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo I, pp. 233 y 234.
155. A.H.de M. Capitanías, 1879, doc. 125.
156. A.H.de M. L.C. Nº 40, p. 398.
157. A.H.de M. Guerra con Chile, doc. 31.
158. A.H.de M. Expediente Personal de Aurelio García y García, folios 73, 75 y 85.
159. *El Comercio*, abril 7 y 8, 1879.
160. *Ibídem*, abril 8, 1879.
161. A.H.de M. *Unión*, corbeta, 1879, doc. 4.
162. *El Comercio*, abril 8, 1879.
163. A.H.de M. *Pilcomayo*, 1879, doc. 1.
164. A.H.de M. *Pilcomayo*, 1879, Callao, abril 8, 1879, doc. 30. GIBBS, R. MPUSA. *Ob. cit.*, p. 210.
165. CAMPO, José Rodolfo. Reseña de la Expedición de la *Unión* y *Pilcomayo*. En: *El Comercio*, abril del. 17, 1879. Campaña Naval - 1879. Lima 1979, IEHMP, Serie Crónicas y Testimonios, 3ra. Edición, pp .73-77. *El Comercio*, abril 19, 1879: Parte del comandante de la División Naval en Comisión Especial, abril 12, 1879. Parte del comandante de la *Unión* al Comandante de la División Naval, abril 12, 1879. Parte del comandante de la *Pilcomayo* al Comandante de la División Naval, abril 13,1879. *El Comercio*, mayo 7, 1879: Parte del comandante de la *Magallanes* al Comandante de la Escuadra, abril 12, 1869. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo I. pp. 219-223.
166. A.H.de M. Libro de Guardias de la corbeta *Unión*, p. 157. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo I, p. 225.
167. *El Comercio*, abril 13, 1879.
168. *El Comercio*, abril 14, 1879. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo I, pp. 218 y 219.
169. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo I, p. 218.
170. *El Comercio*, mayo 11, 1879.
171. MIRÓ QUESADA SOSA, A. *El Comercio durante la Guerra del Pacífico*. En: *Revista Histórica* del Tomo XXXII, Lima Perú, 1979-1980, p. 155.
172. CAMPO, J.R. del *Campaña Naval* 1879, pp. 73-77.
173. A.H. de M. Guerra con Chile, 1879, doc. 92. *El Comercio*, mayo 3, 1879.
174. A.H. de M. Expediente Personal de Aurelio García y García, folio 74.

175. CARVAJAL, *Ob. cit.*, Para todo lo relativo a la *Unión* ver Tomo IX, Vol. 2, pp. 661, 698-709 y 718 y Tomo X, p. 394. A.H.de M. *Unión*, corbeta, 1879, doc. 19.
176. A.H. de M. L.C. N° 94, pp. 255, 256.
177. STORACE, Pedro Luis. *Un Marino Italiano en la Guerra de 1879*. Diario Personal del Maquinista italiano Pedro Luis Storace. Noviembre 1878-setiembre 1880. Lima, 1971, pp. 37-40.
178. CARVAJAL, *Ob. cit.*, pp. 477, 478, 679, 686, 790.
179. STORACE, *Ob. cit.*, p. 45.
180. *Libro de Guardias de la corbeta Unión en 1879*. Callao, 1979, Museo Naval del Perú, pp. 5 y 51.
181. A.H.de M. L.C. N° 40, pp. 387, 388.
182. CARVAJAL, *Ob. cit.*, pp. 470, 478, 497, 949 y 950.
183. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo I, pp. 213 y 214.
184. *Ibídem*, p. 219.
185. BULNES, *Ob. cit.*, pp. 137, 138. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo I, p. 218; Tomo III Apéndice p. 18.
186. *El Peruano*, abril 16, 1879.
187. *El Comercio*, abril 14, 1879.
188. *Ibídem*, abril 14, 1879.
189. *Ibídem*, abril 15, 1879.
190. *Ibídem*, abril 18, 1879.
191. *Ibídem*, abril 19, 1879.
192. *Ibídem*, abril 30, 1879.
193. *Ibídem*, abril 30, 1879.
194. *Ibídem*, junio 30, 1879.
195. *Ibídem*, mayo 3, 1879.
196. AHMP. Paq. 0.1879.9. Órdenes Generales de la Armada. Callao, abril 30, 1879.
197. *El Comercio*, mayo 19, 1879.
198. LUNA G.P., Julio, *Ob. cit.*, p. 49.
199. AHMP. Paq. 0.1879.9. Órdenes Generales de la Armada. Callao, abril 30, 1879. A.G.N. L.C. H4-0237, asiento 70, p. 25, abril 27, 1879. A.H.de M. Órdenes Generales de la Armada, Callao, abril 3, 1879.
200. A.H.de M. *Pilcomayo*, cañonera, 1879, doc. 33.
201. *El Comercio*, mayo 19, 1879.
202. *Ibídem*, mayo 7 y 8, 1879. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo I, p. 219.
203. A.H.de M. *Chalaco*, vapor, 1879, ff. 65 a 69, doc. 29. *El Comercio*, abril 2, 7, 8, 14 (con informes de Corresponsales) y 16, 1879.
204. *El Comercio*, abril 10, 13; mayo 3, 15 y 17, 1879.
205. A.H.de M. *Chalaco*, vapor, 1879, doc. 68.
206. *El Comercio*, mayo 5, 1879.
207. A.H.de M. L.C. N° 94, pp. 255, 256; L.C. N° 40, pp. 387, 388, abril 17, 1879.
208. A.H.de M. Paq.0.1879.9, Órdenes Generales de la Armada. Callao, mayo 7, 1879; Paq. 1879. 1 Listas de Revista, file 1, 6. *El Comercio*, mayo 10, 1879.
209. A.H.de M. *Chalaco*, vapor, 1879, ff. 76, 77, doc. 36, ff. 83 a 89.
210. *El Comercio*, mayo 1°, 1879.

211. *Ibídem*, mayo 31, 1879.
212. A.H.de M. Guerra con Chile, 1879, doc. 24. DENEGRI LUNA, Félix. *Las Cartas del general Prado al Vicepresidente general La Puerta en 1879.* En: *Revista Histórica*, Tomo XXXII, p. 217-225, Lima 1979-1980. *El Comercio*, mayo 29, Parte de Prado al Ministro Mendiburu. Parte de Villavisencio al Director de la Guerra, mayo 24. Parte de los corresponsales *F.R.* y *Celso* de mayo 24, y del Corresponsal *F.D.C.* de mayo 31, 1879. *El Comercio*, junio 5, 1879.
213. A.H.de M. *Chalaco*, vapor, 1879, doc. 48.
214. A.H.de M. División Naval, 1879, docs. 25, 28, 71.
215. A.H.de M. Guerra con Chile, 1879, doc. 40.
216. *El Comercio*, junio 26, 27 y 30, 1879.
217. MIRÓ QUESADA SOSA, A., *Ob. cit.*, pp. 156, 157.
218. CLAYTON, Lawrence A. *W.R. Grace & Co. The Formative Years 1850-1930.* 1985, pp. 114, 115.
219. *Ibídem*, p. 114.
220. *El Comercio*, junio 7 y 30, 1879. A.H. de M. Órdenes Generales de la Armada, Callao, junio 9, 1879.
221. LÓPEZ MARTÍNEZ, Héctor. *Historia Marítima del Perú. La República 1876-1879*, Tomo X, p. 259.
222. BUSTAMANTE, Pedro. *Memoria del Ramo de Marina que presenta a la Legislatura de 1878 el Ministro de Guerra y Marina.* Lima, julio 28, 1878, p. 12.
223. *El Comercio*, junio 30, 1879.
224. A.H.de M. *Chalaco*, vapor, 1879, doc. 54.
225. A.H.de M. División Naval, 1879, doc. 80.
226. JAMES, Marquis. *Merchant Adventurer. The Story of W.R. Grace* . 1993, p.132.
227. A.H.de M. Guerra con Chile, 1879, doc. 48.
228. A.H.de M. L.C. N° 94, p. 375.
229. A.H.de M. L.C. N° 40, pp. 551, 552.
230. A.H.de M. *Chalaco*, vapor, 1879, doc. 58.
231. A.H.de M. L.C. N° 14, p. 49.
232. *El Comercio*, abril 1°, y 2, 1879.
233. A.H.de M. *Talismán*, vapor, 1879, doc. 35.
234. A.H.de M. *Talismán*, vapor, 1879, docs. 39 y 42. *El Comercio*, abril 9 y 15, 1879.
235. A.H.de M. L.C. N° 94, pp. 255 y 256. L.C. N° 40, pp. 387 y 388.
236. A.H.de M. L.C. N° 94, p. 277.
237. AHMP. Paq. 0.1879.9, Órdenes Generales de la Armada, Callao, abril 30, 1879. Paq. 1879.1 Listas de Revista, file 6. *El Comercio*, junio 16, 28, 1879.
238. MELO, Rosendo. *Historia de la Marina de Guerra del Perú.* Tomo II. Lima, 1911, p. 100. VEGAS G., Manuel I. *Historia de la Marina de Guerra del Perú.* 2da. Edición, 1973, p. 200. *El Comercio*, mayo 3, 1879.
239. A.H. de M. Guerra con Chile, 1879, doc. 30. *Talismán*, vapor, 1879, doc. 52. *El Comercio*, mayo 31, junio 2, 1879. L.C. N° 14, pp. 43-44. *El Comercio*, mayo 13, 31, junio 3, 1879. *El Peruano*, junio 3, 1879.
240. *El Comercio*, junio 7, 1879.
241. *Ibídem*, junio 30, 1879.

242. A.H.de M. *Talismán,* vapor, 1879, docs. 56, 59, 62. Guerra con Chile, 1879, doc. 50, División Naval del Perú, 1879, doc. 48. CAMPO, José Rodolfo del, *Ob. cit.,* pp. 109-112. *El Comercio,* 10 julio, 1879.
243. AGN, L.C. H4-0237, Asiento 109.
244. A.H.de M. L.C. N° 40, pp. 387, 388, Callao, 17 abril,1879. L.C. N° 94, pp. 255, 256.
245. AHMP, Paq. 0.1879.9, Órdenes Generales de la Armada. Callao, abril 21, 1879; Paq. 1879.1 Lista de Revista file 6. A.H.de M. Órdenes Generales de la Armada, Callao, junio 10, 1879. *El Comercio,* junio 10 y 11, 1879. A.H.de M. Guerra con Chile, 1879, doc. 13.
246. A.H.de M. Guerra con Chile, 1879, doc. 20. *El Comercio,* mayo 23, 1879.
247. A.H.de M. División Naval, 1879, docs. 4, 19, 25, 28, 48, 71. Guerra con Chile, 1879, docs. 20 y 27. *El Comercio,* junio 2, 5 y 30, 1879. *El Peruano,* junio 3, 1879.
248. A.H.de M. Guerra con Chile, 1879, doc. 31. *El Comercio,* mayo 23, 1879.
249. *El Comercio,* junio 5 y 30, 1879.
250. A.H.de M. L.C. N° 94, p. 401.
251. A.H.de M. L.C. N° 40, p. 551.
252. A.H.de M. División Naval del Perú, 1879, doc. 80.
253. AHMP, Paq. 0.1879.9, Órdenes Generales de la Armada, Callao, abril 21, 1879. Paq. 1879.1 Lista de Revista file 6. AGN. L.C. H4-0237 asiento y p. sin número. L.C. H4-0237 asiento 72 pag. sin número. L.C.H4-0231 Asiento 245 p.488, 489. A.H.de M. *Oroya,* vapor, 1879, docs. 8, 36. Órdenes Generales de la Armada, Callao, junio 9, 1879. *El Comercio,* abril 10, 18; junio 9; julio 18, 1879.
254. A.H.de M. L.C. N° 94, p. 277.
255. A.H.de M. *Oroya,* vapor, 1879, doc. 5.
256. A.H.de M. *Oroya,* vapor, 1879, doc. 14.
257. A.H.de M. Guerra con Chile, 1879, doc. 20.
258. A.H.de M. *Oroya,* vapor, 1879, doc. 10. Guerra con Chile, 1879, docs. 20, 50, 56.
259. A.H.de M. *Oroya,* vapor, 1879, doc. 11. División Naval del Perú, 1879, doc. 31.
260. A.H.de M. *Oroya,* vapor, 1879, doc. 26. L.C. N° 40, pp. 551 y 552.
261. A.H.de M. *Oroya,* vapor, 1879, doc. 21.
262. A.H.de M. *Oroya,* vapor, 1879, doc. 27.
263. A.H.de M. *Oroya,* 1879, doc. 28. Guerra con Chile, 1879, doc. 56. *El Comercio,* junio 26, 27 y 30, 1879. *El Peruano,* julio 1°, 1879. CAMPO, José Rodolfo del, *Ob. cit.,* pp.106-108. DENEGRI, Cartas de Prado a La Puerta, *Ob. cit,* pp. 247, 250, 259, 263, 265.
264. A.H.de M. Guerra con Chile, 1879, doc. 52.
265. A.H.de M. *Oroya,* vapor, 1879, doc. 22.
266. *El Comercio,* junio 30, 1879.
267. BULNES, Gonzalo, *Ob. cit.,* 108-116, 130, 131.
268. Para los factores meteorológico, oceanográfico y topográfico, se ha armonizado las descripciones que aparecen en las obras siguientes. GARCÍA Y GARCÍA, Aurelio (capitán de navío peruano), *Derrotero de la Costa del Perú.* Lima, edición 1870, pp. 5-106. DELLEPIANE, Carlos (coronel peruano), *Historia Militar del Perú,* Lima, edición 1965, pp. 51-60. PENN, James. *South American Pilot,*

Parte II, edición 1864, London Hydrographic Office, que perteneciera al almirante Miguel Grau, y que se guarda en el Museo Naval del Perú. KELLAHERT, capitán de navío francés. *Consideraciones generales sobre el Océano Pacífico,* edición *1856.*

269. LÓPEZ MARTÍNEZ, H., *Historia Marítima del Perú.* Tomo X, p. 349.
270. CARVAJAL, *Ob. cit.*, Tomo IX, Vol. 3, p. 315.
271. CARVAJAL, *Ob. cit.*, Tomo IX, Vol. 2, pp. 604, 605.
272. *Ibídem*, p. 424.
273. *El Comercio*, junio 5, 1879.
274. AHMP, Supremo Director de la Guerra, 1879, 4.
275. CARVAJAL, *Ob. cit.*, Tomo IX, Vol. 3, pp. 966, 967.
276. *El Comercio*, junio 5, 1879.
277. *Ibídem*, p. 981.
278. CARVAJAL, *Ob cit.*, Tomo IX, Vol. 2, p. 567.
279. *Ibídem*, *Ob. cit.*, T IX, Vol. 3, p. 978.
280. AHMP, Supremo Director de la Guerra, 1879. 4.
281. AHMP, Supremo Director de la Guerra 1879. 4. *El Comercio*, mayo 29, ,junio 23, 1879.
282. *El Comercio*, mayo 17; junio 23, 1879.
283. *El Comercio*, junio 17, 1879.
284. LUNA G.P., Julio A, *Ob. cit.*, p. 242.
285. AHMP, Supremo Director de la Guerra 1879.4, Oficio de Prado al Ministro de Guerra y Marina. Iquique, mayo 30, 1879.
286. *El Comercio*, junio 23, 1879.
287. DENEGRI LUNA, *Ob. cit.*, pp. 238, 244, 249, 253, 259.
288. CARVAJAL, *Ob. cit.*, Tomo IX, Vol. 3, p. 90-99. EKDAHL, Wilhelm. *Historia Militar de la Guerra del Pacífico.* Santiago 1917, Tomo I. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo I.
289. A.H. de M. Mayoría de Órdenes del Departamento, 1879, doc. 60.
290. A.H. de M. Comandancia General de Marina, L.C. 172, p. 398.
291. *El Peruano*, mayo 28; junio 5 y 28, 1879. *El Comercio*, mayo 27, junio 7, 1879. Órdenes Generales del Ejército 27 de mayo y 4 de junio, 1879. AGN, Libro H4-0237, Asiento 108, p. 39.
292. *El Comercio*, mayo 27 y 28, 1879.
293. *El Peruano*, mayo 30, 1879. AGN, L.C. H4-427. Instrucciones del Ministro de Guerra y Marina sobre baterías del Callao. Lima, mayo 30, 1879.
294. *El Comercio*, mayo 28, junio 4, 9, 11, 17, 21, 27 y 30, 1879.
295. A.H.de M. L.C. 172, p. 432.
296. AHMP, Paq. 1879.9. Callao, abril 13, 1879. Orden General de la Armada.
297. A.H. de M. *Chalaco*, vapor, 1879, doc. 65. *Talismán*, vapor, 1879, doc 39. *El Comercio*, abril 7, 1879. AHUMADA. *Ob. cit.*, Tomo I, pp. 215 a 217.
298. AHMP. Baterías de Arica 1879.4, Oficio del Comandante General de la Batería y fuerzas existentes al Ministro de Guerra y Marina. Arica, abril 16, 1879.
299. *El Peruano,* abril 23, 1879. AHMP. Batería de Arica 1879. 4. Lima, abril 16, 1879.
300. AHMP. Baterías de Arica 1879, Montero al Ministro de Guerra y Marina, Arica, abril 23, 1879.

301. EKDAHL, *Ob. cit.*, Tomo 1, pp. 127, 153.
302. A.H. de M. *Unión,* corbeta, 1879. abril 24, 1879.
303. *El Peruano*, miércoles 23 abril, 1879.
304. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo I, pp. 230-231.
305. EKDAHL, *Ob. cit.*, Tomo 1, p. 155.
306. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo I, p. 281.
307. *El Comercio*, mayo 15, 1879.
308. AHMP, Supremo Director, 1879. 4, Baterías de Arica. 11 de mayo, 1879.
309. A.H.de M. Guerra con Chile, 1879, docs. 24 y 28. *El Comercio*, mayo 26 y 31, 1879. AGN, H4-0237 Asiento 169, p. 61.
310. *El Comercio*, junio 5, 1879. A.H.de M. Guerra con Chile, 1879, doc. 21.
311. *El Comercio*, mayo 29, 1879.
312. *Ibídem*, junio 17 y 27, 1879.
313. *Ibídem*, junio 27, 1879.
314. A.H. de M. Capitanías, 1879, doc. 49.
315. AHUMADA, *Ob. cit.* Tomo I, pp. 216-217.
316. *El Comercio*, mayo 14, 1879.
317. AHMP, Supremo Director de la Guerra 1879. 4.
318. *El Comercio*, junio 9,1879. DELLEPIANE, *Ob. cit.*, pp. 64 y 147.
319. AGN, L.C. H4-2416. Aprueba contrato construcción batería Iquique, 17 abril, 1879.
320. A.H.de M. Capitanías, 1879, doc. 49. *El Comercio*, junio 10 y 29, 1879. AGN, L.C. H54-612, p.180, Of. Ministro de Hacienda al Cajero del Departamento, junio 1879.
321. EKDAHL, *Ob. cit.*, Tomo 1, p. 188.
322. *El Comercio*, mayo 30 y junio 17, 1879. AHUMADA, *Ob .cit.*, Tomo I, p. 390 y 396. EKDAHL, *Ob cit.*, Tomo 1, pp. 284 y 335.
323. *El Comercio*, mayo 10, 1879.
324. EKDAHL, *Ob. cit.*, Tomo 1, p. 163.
325. CENAPE, *Ob. cit.*, p. 9.
326. PAZ SOLDÁN, Mariano Felipe, *Ob. cit.*, p. 165.
327. *Ibídem*, pp. 155 a 161.
328. CHRISTIANCY, I. P., OSBORN, T. A., *Ob. cit.*, pp. 84, 218, 219.
329. A.H.de M. Carta de Instrucciones del Ministro de Guerra y Marina al capitán de navío Miguel Grau. Lima, 15 de mayo de 1879.
330. *El Comercio*, mayo 15, 16, 17, 20, 1879.
331. *Ibídem*, mayo 23, 1879.
332. AHMP. Paq. 1879.1 Listas de Revista. 14 de mayo 1879. File 1: *Independencia*, fragata; File 6: *Atahualpa*, *Manco Cápac*, *Chalaco*, *Limeña*, *Talismán*; File 8: *Pilcomayo*, *Oroya*; File 6: 15 de abril *Unión*; CENAPE, *Huáscar*, 21 de mayo 1879, *Ob. cit.*, pp. 21-25.
333. CHRISTIANCY, *Ob. cit.*, pp. 221, 222.
334. A.H. de M. Guerra con Chile, 1879, doc. 20. CENAPE, pp. 16, 19; 9, 11. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo I, pp. 336-339; pp. 299-300; p. 329; pp. 295, 296; pp. 296-298; p. 294. Campaña Naval 1879, Reseña del corresponsal de *El Comercio*, J. Rodolfo

del Campo embarcado en la *Independencia*, del 22.5.1879, pp. 83-85; Reseña del corresponsal de *El Comercio*, J. R. del Campo, según testimonios de oficiales del *Huáscar*, Iquique, 22.05.1879, pp. 91-93. UGARTE CHAMORRO, G. *Diario de la Campaña Naval* escrito a bordo del *Huáscar*. El Combate de Iquique. Acaecimientos consignados por J. Velarde y P. Garezon 1984, pp. 76-78; Anotación del teniente de los Heros en el *Diario de Bitácora* el miércoles 21.05.1879 en su guardia de 12 a 4 p.m. p. 90; Parte de Aurelio García y García al Ministro de Guerra y Marina, Callao 25 de mayo de 1879, p. 127. ARCHIVO NACIONAL DE CHILE, Colección Vicuña Mackenna, Vol. 227. *Diario de Bitácora del Huáscar*, del 16 al 20 de mayo de 1879, tránsito del convoy del Callao a Arica, ff. 48-63.

335. *Plan de Señales de 1871*. Durante la navegación del Callao hasta Arica y después, las señales de banderas cursadas entre los buques correspondían a aquellas contenidas en el *Plan de Señales para la Marina 1872*, vigente por decreto del 12.12.1871, descrito en el Tomo IX, Vol. 2, pp. 355-382, 437, 451 de la *Historia Marítima del Perú*, y empleado intensamente durante las actividades de la Escuadra de Evoluciones de 1874. A raíz de la experiencia obtenida, se agregaron varias señales tácticas que recién se han podido identificar en el ejemplar N° 1548 que obra en la Biblioteca del Instituto de Estudios Histórico- Marítimos del Perú. De todas ellas y solo como ejemplo, se reproducen a continuación algunas relacionadas con las evoluciones tácticas.
- Maniobrar el pelotón que se indica independientemente
- Navegar en pelotón de frente natural
- Navegar en pelotón de frente inverso
- Navegar en pelotón de ataque natural
- Navegar en pelotón de ataque inverso
- Navegar en pelotón de fila natural
- Navegar en pelotón de fila inverso
- Navegar en pelotón de tiro a estribor
- Navegar en pelotón de tiro a babor
- Navegar en pelotón de flanco a estribor
- Navegar en pelotón de flanco a babor
- Maniobrar el pelotón que se indica independientemente
- Maniobrar sin perder de vista a la Capitana
- Maniobrar a la vista de la Capitana
- Prepararse para hacer ejercicios tácticos al andar que se señale
- Romper los fuegos
- Fondear discrecionalmente
- Pasar a la amura de estribor del buque que se indica
- Pasar a la amura de babor del buque que se indica
- Pasar a la cabeza o proa
- Pasar a la cola o popa
- Pasar a barlovento o costado
- Pasar a sotavento o costado
- Pasar a aleta de estribor del buque que se indica

- Pasar a aleta de babor del buque que se indica
- Pido permiso para hacer la maniobra que se va a indicar
- Replegarse a la Capitana
- Seguir o continuar su derrota
- Ponerse en movimiento
- Prepararse para hacer ejercicio de táctica al andar que se indica
- Zarpar y esperar órdenes fuera del puerto
- Zarpar
- Aumentar la distancia de través
- Conservar el orden de formación
- Disminuir la distancia de través
- Estoy en mi puesto

Respecto al empleo del Plan de Señales en la primera expedición de la Campaña Naval, se ha escogido 4 ejemplos de su empleo, como ilustración del manejo de la comunicaciones visuales: "la voz del Comando" como se suele decir, aunque no fuera audible como en este caso. Estos ejemplos se han podido seleccionar al obtenerse del Archivo Nacional de Chile, documentos tomados a la captura del *Huáscar* y contenidos en la colección de Vicuña Mackenna, Vol. 227, pp. 96 a 98.

1er. Ejemplo, sobre uso de la 1ra. Parte del Plan de Señales

Órdenes enviadas por Grau a la fragata a las 6h 50m a.m. del 21 de mayo al avistar Iquique: 2271 Andar a toda fuerza; 2160 Replegarse a la Capitana; 2336 Forzar la máquina. Y a las 5h p.m. del mismo día: 3867 Quemar su buque y pasar con su tripulación al buque que se indica.

2do. Ejemplo, sobre uso de la 2da. Parte del Plan de Señales

Orden del *Oroya* (leáse OCT) del 17 de mayo para reunirse en Atico durante el viaje Callao-Mollendo, precedida de la bandera Universal, para todos los buques del convoy. Bandera Rendez-Vous; 613 Caleta Atico.

3er. Ejemplo, sobre uso de la 3ra. Parte del Plan de Señales

Señal del *Huáscar* contestando al *Oroya* el 17 de mayo en viaje a Mollendo, precedida de la bandera Telegráfica, contestando una pregunta sobre retraso del *Chalaco*.

9114	-	Temo
7760	-	que
99	-	la
6584	-	neblina
5074	-	haya
6712	-	obligado
1	-	a
6579	-	navegar
3476	-	despacio

4to. Ejemplo, sobre uso combinado de la 1ra., 2da., y 3ra. Parte del Plan de Señales

Señal del *Huáscar* a la *Unión* el 21 de julio durante la 2da. Expedición de la Campaña Naval

Bandera Telegráfica (3a.Parte)

8492 - Rumbo
7760 - que
141 - se
4922 - gobernará
3381 - desde
99 - la
21 - s (para formar plural de las)
2243 - cinco
5181 - horas
1ra. Parte
2949 - S5E
2da. Parte
Bandera Rendez-Vous
504 - Chañaral

Lo anterior ratifica que el Plan de Señales se basaba en banderas numéricas que permitían 9,999 combinaciones, suplementadas por banderas de significado concreto, la inteligencia de los buques, y para la noche la combinación de faroles blancos y rojos. En este aspecto de las comunicaciones navales, la Marina reveló estar organizada.

336. A.H. de M. Guerra con Chile, 1879. Mollendo, 19 mayo de 1879.
337. Ver Nota 3. *Diario de Bitácora del Huáscar*, sobre el combate de Iquique el 21 de mayo de 1879, ff. 63-65.
338. BASADRE, Jorge. *Historia de la República del Perú*. Tomo VI, p. 58.
339. MIRÓ QUESADA, Aurelio. *El Comercio en la Guerra del Pacífico*. En: *Revista Histórica*, Academia Nacional de la Historia. Lima 1979-1980, pp. 154, 155.
340. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo 1, pp. 310, 311.
341. CENAPE, *Ob. cit.*, p. 54.
342. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo I, pp. 323-324.
343. *Ibídem*, p. 325.
344. CENAPE, *Ob. cit.*, pp. 25 a 27.
345. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo I, pp. 317, 318. *El Peruano*, junio 28, 1879.
346. *El Comercio*, junio 20, 27, 1879.
347. CENAPE, *Ob. cit.*, p. 317.
348. BASADRE, *Ob. cit.*, p. 59.
349. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo I, p. 308.
350. *El Comercio*, mayo 23, 1879.
351. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo I, pp. 306 a 308. *El Comercio*, junio 13, 1879; *El Peruano*, junio 13, 28, 1879.
352. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo I, pp. 325-326. *El Comercio*, mayo 29, 1879.
353. A.H.de M. Constitución, Batallón, 1879, doc. 8. *El Comercio*, mayo 29, junio 2, 1879.
354. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo I, p. 325.
355. CARVAJAL, *Ob. cit.*, Tomo IX, Vol. 2, pp. 497-502.
356. UGARTE CHAMORRO, Guillermo, *Ob. cit*, pp. 81-82.
357. *Ibídem*, p. 116.

358. CHRISTIANCY y OSBORN, *Ob. cit.*, pp. 87, 88, 223, 224.
359. CENAPE, *Ob. cit.*, pp. 14 y 15.
360. *Ibídem*, p. 15, 16.
361. *Ibídem*, p. 15.
362. *Ibídem*, p. 36.
363. *El Comercio*, mayo 29, 1879.
364. UGARTE CHAMORRO, *Ob. cit.*, Oficina de Asuntos Culturales de Corporación Financiera de Desarrollo (COFIDE). Lima, noviembre, 1984 pp. 25-69
365. *Ibídem*, pp. 116, 117.
366. DENEGRI LUNA, *Ob. cit.*, pp. 219, 222.
367. *Ibídem*, pp. 227, 229.
368. BASADRE, *Ob. cit.*, p. 59.
369. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo V, pp. 10, 11, 12. Informe de Williams Rebolledo al Ministro de Marina, 12 de junio de 1879. Parte oficial de W. Rebolledo al Comandante General de Marina, 2 de junio de 1879. Oficio del Ministro de Marina al almirante Williams Rebolledo, 31 de mayo de 1879. Tomo I, pp. 391, 392. Parte del Comandante del *Rímac* al Comandante General de Marina, 29 de mayo de 1879.
370. UGARTE CHAMORRO, *Ob. cit.*, p. 1.
371. *El Comercio*, mayo 23, 1879.
372. LUNA G.P. Julio A., *Ob. cit.*, pp. 53, 54. A.H. de M. Adquisiciones Navales 1879. El oficio del 30 de abril a que se refiere el Ministro de RR.EE., enviado por Goyeneche y transcrito al Ministro de Guerra y Marina que corre en el AHM, decía como sigue.

"Aunque hasta el presente no haya tenido yo ninguna comunicación oficial sobre la declaración de la guerra, he creído conveniente ocuparme conforme a las instrucciones de US. en buscar buques blindados de gran poder, y después de haberme cerciorado de que habían de venta en Glasgow los buques de que hablé a US. en mi referida nota, he adquirido el conocimiento de que hay uno de superior calidad que podría convenirnos y he obtenido acerca de él todos los datos necesarios para poderlo apreciar. Estos datos son los siguientes.

Acorazado. Eslora 401 pies - Manga máxima 54 pies - Puntal 24 1/2 pies - Calado 22 pies - Capacidad 5,363 toneladas - Casco doble -7 compartimientos transversales - Máquina de vapor - 2 hélices - 10 calderos. No tiene por el momento ni coraza ni armamento, pero todo está listo para recibir la coraza- Puede soportar el peso de una torre de 30 pies de diámetro y de un espesor de 16 a 18 pulgadas - Capacidad de santa bárbara 18 toneladas de pólvora - Pañol de bombas para 50 cargadas -3 depósitos de agua de 2,800 galones - Andar promedio 14.5 nudos - Andar máximo 15.75 nudos - El tiempo que se requiere para completar el buque con su torre y armamento y provisiones y ponerlo en estado de prestar un servicio activo es el de tres meses, pero este tiempo puede reducirse, si se desea a dos meses trabajando día y noche.

El costo de ponerlo en perfecto estado de servicio en el dicho término de tres meses sería de £100,000. La entrega será efectuada bien sea en un puerto inglés o en otro cualquiera que se desee, en la inteligencia de que se podrá efectuar sin obstáculo alguno. Por consiguiente el valor total de este buque armado

con torre y todo lo necesario, según arriba expresado y entregable en los tres meses a partir de la fecha del contrato, sería el de £ 330,000. Dicho buque será uno de los más poderosos y rápidos de su clase en el mar. Y aún tengo en mi poder todos los planos que dan una idea exacta de lo que es. Si bien no he podido conferenciar sobre el particular con el señor Canevaro y se lo hecho sin embargo saber por medio del señor Araníbar y hasta la fecha no sé lo que hayan decidido. En mi concepto, este buque merece llamar toda nuestra atención; pero aquí se presenta una grave dificultad y es la falta absoluta de medios para pagarlo. Yo por mi parte, en caso que se aceptase la compra del buque que propongo, el que naturalmente nunca se tomaría sino después de haberlo hecho examinar por personas competentes, es decir por oficiales de nuestra marina y por algunos otros de este país, que yo procuraría conseguir, estoy dispuesto a hacer los mayores sacrificios siempre que se garantice el pago porque yo comprometería mi firma con los armadores, u otros banqueros". El proveido que sobre esta proposición recayese, en 21 de agosto de 1879, fue que se archivara por haber salido fallidas las diligencias posteriores, según nueva comunicación del señor Goyeneche en que dijo también no tener en Europa caudal de su propiedad que poder emplear en estos gastos.

373. A.H.de M. Adquisiciones Navales, 1879. El oficio de Alzamora decía:
"El jueves 24 del corriente, tuvo lugar en Spithead la prueba de cuatro cañoneras recientemente construidas por la Casa de Sir W.G. Armstrong para el Gobierno Chino y creo de utilidad poner en conocimiento de US los primeros resultados obtenidos en ella, habiendo sido testigo presencial. Estas cañoneras forman la segunda serie de cuatro que dicha Casa ha construido para el mismo Gobierno y como las anteriores han sido bautizadas con letras del alfabeto griego *Epsilon, Zeta, Eta* y *Theta*, son exactamente iguales entre sí y construidas completamente de acero. Sus dimensiones son: Eslora extrema 127 pies; Id. a la línea de flotación 125; manga 29 pies; puntal 12 pies 3 pulgadas; calado medio 9 pies 6 pulgadas y un desplazamiento de 440 toneladas. Son propulsadas por dos pares de máquinas compensadas con doble hélice que tienen un poder colectivo de setenta caballos nominales pudiendo indicar hasta 380 cuando trabajan a toda fuerza. Tienen un timón a popa y otro a proa, lo que les permite gobernar igualmente bien, adelante o atrás. El andar de estas embarcaciones con todos sus pertrechos a bordo es de 10 millas hacia adelante, y nueve hacia atrás, consumiendo con esta velocidad como media tonelada de carbón por hora. Sus carboneras contienen setenta toneladas, con las que pueden navegar una distancia de cerca de mil quinientas millas a diez por hora; las máquinas, calderas, santa bárbara, pañol de bombas, etc., están bajo la línea de agua. El casco está dividido por cuatro mamparos transversales a prueba de agua; otro longitudinal al centro, desde la proa hasta donde principia la máquina, y una cubierta horizontal bajo la línea de agua sobre la santa bárbara y pañol de bombas. Lo más notable en estas embarcaciones es el cañón de once pulgadas de diámetro y de treinta y cinco toneladas de peso que lleva en la proa, el cual es cargado, dirigido y manejado por poder hidráulico, necesitando solamente cinco hombres para usarlo en combate. La puntería en

dirección se hace con el buque mismo y como este es corto y tiene dos hélices, se puede mover de un lado a otro con la necesaria prontitud y precisión. El cañón es de cargarse por la boca, lo cual se efectúa por medio de un atacador hidráulico. La carga máxima consiste en dos cartuchos de pólvora pebble de grano cúbico de una y media pulgadas pesando en conjunto doscientas treinta y cinco libras y una bomba Palliser de (chilled iron) de quinientas treinta y seis libras, con gas check, que mide veinte y cinco y cinco octavos pulgadas de largo. Con esta carga y una elevación de diez grados se obtuvo un alcance de cuatro y media millas, sin que la bala diese ningún rebote a consecuencia de la altura de la trayectoria, siendo el retroceso del cañón de cuatro pies nueve pulgadas solamente. La velocidad inicial de este proyectil fue de mil ochocientos veinte pies por segundo al salir de la boca, representando una energía de 12.341 toneladas, o sea trescientos cincuenta y ocho toneladas por pulgada de circunferencia del proyectil. El estallido fue profundo y macizo pero no desagradable, y la concusión a bordo fue absolutamente inferior a las que se experimenta en los grandes buques blindados que tienen cañones del mismo calibre. El aparejo de estas embarcaciones consiste en dos palos de goleta con velacho, siendo aquellos de fierro en trípode para evitar que los obenques etc. se enreden con las mariposas cuando sea necesario cortarlos en combate. Cada embarcación puede acomodar veinte y siete hombres fuera de oficiales, y lleva a su bordo cincuenta tiros de pólvora y bala para el cañón grande; cien para los dos de a doce libras con que también está armado y diez mil para dos ametralladoras. Como US. verá por los detalles anteriores, estas pequeñas embarcaciones están formidablemente armadas y seis de ellas serían temibles enemigos para el más poderoso buque blindado. En efecto, pues, en tanto que ellas hacen converger sus fuegos sobre un solo punto, el blindado tiene que repartir los suyos entre separados y diminutos objetos a considerable distancia y mientras una bala de aquellos pueda echar a pique el blindado, causando inmensa destrucción en vidas y material, este necesita utilizar, por lo menos, seis de las suyas para destruir las cañoneras, teniendo además la ventaja de que su adversario les presentaría un enorme blanco y de poder herirlo a una distancia a la que los cañones de muy pocos blindados existentes hasta la fecha pueden alcanzar. El costo de estas embarcaciones completamente listas para mar es próximamente de treinta y cinco mil libras esterlinas. Dios guarde a US. *RUPERTO ALZAMORA*"

374. LUNA G.P. Julio A., *Ob. cit.* pp. 56-57.
375. *Ibídem*, p. 59.
376. *Ibídem*, p. 63.
377. *Ibídem*, pp. 64, 65.
378. *Ibídem*, pp. 66, 67.
379. *Ibídem*, p. 67.
380. CENAPE, *Ob. cit.*, pp. 27 a 36. CAMPO, José Rodolfo del. *Campaña Naval 1879*, Callao, 1879, IEHMP, pp. 94 a 105. La campaña continúa con las operaciones del monitor desde el 23 de mayo hasta su regreso al Callao el 7 de junio: *Diario de Bitácora* del *Huáscar*, ff. 66-107.

381. UGARTE CHAMORRO, *Ob. cit.*, pp. 60-62.
382. WORCESTER E., Donald. *Naval Strategy in the War of the Pacific.* Journal of Inter American Studies. Vol. IV, January 1963, N° 1, pp. 34 y 35.
383. MASON, Theodore B. *The War between Chile, Peru and Bolivia.*- The United Service. A Monthly Review of Military and Naval Affairs. Vol. II, 1880, p. 553. *The War of the Pacific Coast of South America between Chile and the Allied Republics of Peru and Bolivia 1879-1881.* Washington, Government Printing Office, 1885. pp. 26, 28, 29, 32.
384. MEIGGS, J.F., Lieutenant U.S.N. *The War in South America.* Proceedings of United States. Naval Institute. Vol. V, 1879, pp. 464, 466, 467, 468.
385. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo 1, pp. 328-335; Tomo V, pp. 6-8; 10-13. BULNES, Gonzalo, *Ob. cit.*, pp. 176 y 177.
386. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo I, pp. 343-345.
387. *El Comercio*, junio 27, 1879
388. A.H.de M. Capitanías, 1879, doc. 35.
389. A.H.de M. Guerra con Chile, 1879, docs. 19, 20.
390. A.H.de M. Guerra con Chile, 1879, doc. 18.
391. *El Peruano*, mayo 24, 1879.
392. A.H.de M. Escuela Naval, alumnos, 1879, doc. 13.
393. A.H.de M. Guerra con Chile, 1879, doc. 22.
394. A.H.de M. Guerra con Chile, 1879, doc. 29.
395. CHRISTIANCY, *Ob. cit.*, pp. 223, 224.
396. *El Comercio,* mayo 22, 23, 24, 1879.
397. *El Peruano*, mayo 23, 29, 1879.
398. CHRISTIANCY, *Ob. cit.*, pp. 223, 224.
399. RODGERS, R.P., Cartas de abril 10, 18; mayo 26; junio 5, 12, 1879. Call N° 1869-1885 Microcopy N° 89 Roll N° 67. "Letters received by the Secretary of Navy from Commmanding Officers of Squadrons (Squadron Letters), 1841-1886". Volume 71, Jan. 1-Dec. 31, 1879. Microfilms Publications. The National Archives of U.S., 1934. A Microfilm Publication. En Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.
400. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo I, pp. 341-343; 391, 392; 393, 394. *El Comercio*, junio 27, 1879.
401. AHUMADA, *Ob. cit.*, Parte Oficial de Williams Rebolledo al Comandante General de Marina. Iquique, junio 2, 1879, Tomo V, pp. 11, 12. CENAPE, *Ob. cit.*, p. 32.
402. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo 1, p. 334, 335, 344. CENAPE, *Ob. cit.*, p. 32.
403. *Ibídem*, Parte Oficial de Williams Rebolledo al Comandante General de Marina. Iquique, junio 4, 1879, Tomo V, p. 13; Tomo I, p. 398. CENAPE, *Ob. cit.*, pp. 33 a 35. BULNES, Gonzalo, *Ob. cit.*, Tomo I, p. 205.- CAMPO, José Rodolfo del, *Ob. cit.*, p. 105. DENEGRI LUNA, *Ob. cit.*, p. 243. *El Comercio*, junio 14, 16, 17, 18, 1879.
404. *El Comercio*, junio 7, 8, 9, 10, 16, 19, 23, 25, 26, 1879. *El Peruano*, junio 11, 1879. AHMP, Supremo Director de la Guerra 1879.4. Oficio del Secretario Álvarez al Ministro de Guerra y Marina. Arica, junio 7 de 1879.
405. A.H.de M. Guerra con Chile, 1879, doc. 34. CENAPE, *Ob. cit.*, pp. 40 a 43.

406. AGN, LC. H4-0237, Asiento 141, p. 50.
407. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo I, pp. 75, 76.
408. A.H. de M. *Independencia*, fragata, 1879, doc. 64.
409. A.H. de M. Guerra con Chile, 1879, doc. 34. *Huáscar*, monitor, 1879, doc. 46. CENAPE, *Ob. cit.*, p. 39.
410. CENAPE, *Ob. cit.*, pp. 37, 38, 39, 40.
411. A.H. .de M. Guerra con Chile, 1879, doc. 35.
412. A.H. de M. Guerra con Chile, 1879, doc. 32.
413. A.H. de M. Comandancia General de Marina, L.C. N° 327, p. 294.
414. CENAPE, *Ob. cit.*, pp. 47, 48.
415. A.H. de M. Comandancia General de Marina, L.C. N° 40, p. 513.
416. CENAPE, *Ob. cit.*, p. 40.
417. *Ibídem*, pp. 50, 51, 54, 58. A.H. de M. Guerra con Chile, 1879, doc. 38. L.C. N° 14, pp. 43, 44.
418. *Diario de Bitácora del Huáscar*, martes 17 de junio, f. 122; miércoles 18 de junio, f. 124; sábado 21 de junio, f. 130.
419. CENAPE, *Ob. cit.*, p. 74. A.H.de M. Guerra con Chile, 1879, doc. 45. División Naval del Perú, 1879, doc. 80.
420. AHMP, Supremo Director de la Guerra, 1879.4, Oficio del Secretario al Ministro de Guerra y Marina. Arica, junio 27, 1879.
421. AHMP, Supremo Director de la Guerra 1879. 4, Oficio del Secretario Álvarez al Ministro de Guerra y Marina. Arica, julio 1°, 1879.
422. A.H.de M, División Naval, 1879, doc. 80.
423. CENAPE, *Ob. cit.*, p. 81.
424. DENEGRI LUNA, *Ob. cit.*, pp. 236, 237-239, 250, 263.
425. CENAPE, *Ob. cit.*, p. 76. A.H.de M. Órdenes Generales de la Armada, junio 28, 1879.
426. CENAPE, *Ob. cit.*, pp. 50, 46.
427. *Ibídem*, pp. 44, 60, 67.
428. *Ibídem*, pp. 48, 49, 50 y 69.
429. *Ibídem*, pp. 62, 63, 66.
430. *Ibídem*, pp. 54, 56. *Diario de Bitácora del Huáscar*, f. 128.
431. A.H.de M. *Huáscar*, monitor, 1879, doc. 58, 61. L.C. N° 40, p. 540. CENAPE, *Ob. cit.*, pp. 59, 65, 66, 80. *El Comercio*, junio 28, 1879. *Diario de Bitácora del Huáscar*, ff. 137, 138, 143, 144.
432. CENAPE, *Ob. cit.*, pp. 44, 46, 47, 51, 53, 55, 56, 57, 59, 61, 63, 65, 67, 68, 69, 71, 73, 75, 77.
433. *Ibídem*, pp. 39, 66, 76, 77.
434. *Ibídem*, pp. 64, 72.
435. *El Peruano*, junio 11, 1879.
436. CENAPE, *Ob. cit.*, pp. 37, 43-45, 78. A.H.de M. División Naval, 1879, doc. 26.
437. A.H.de M. Órdenes Generales de la Armada, junio 9, 10 y 19, 1879.
438. CLAYTON, Lawrence. *W.R.Grace. The Formative Years 1850-1930*. 1985, Capítulo 6, War of the Pacific, pp. 106-175. JAMES, Marquis-*The Story of W.R. Grace*. 1993, Capítulo 9 The Pacific War, pp. 125-141.

439. BRADFORD, R.B. Lieut. Cmdr. U.S. Navy. *Notes On Movable Torpedos,* 1882, pp. 131-137, U.S. Torpedo Station, Newport, R.I.
440. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo III, p. 30.
441. A.H.de M. Guerra con Chile, 1879, doc. 48. *Chalaco,* vapor, 1879, doc. 58.
442. MELO, Rosendo. *Ob. cit.*, Tomo II, pp. 12, 123, 148, 154.
443. AHUMADA, *Ob. cit.,* Tomo III, p. 33.
444. A.H.de M. Baterías, 1879, doc. 30. Expediente Personal del capitán de navío graduado Manuel Palacios.
445. DENEGRI, *Ob. cit.*, p. 298.
446. A.H.de M. L.C. N° 301, pp. 60-62.
447. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo I, p. 452.
448. A.H.de M. Mayoría de Órdenes del Departamento, 1879, doc. 87.
459. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo III, p. 24.
450. DENEGRI, *Ob. cit.*, pp. 296, 324.
451. *Ibídem,* pp. 231, 232.
452. *Ibídem,* p. 328.
453. BRADFORD, R.B. *Ob. cit.*, pp. 141-151.
454. LUNA G.P., Julio A., *Ob. cit.*, p. 55, 53.
455. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo IV, p. 45. AGRE, Oficio del Ministro de Guerra y Marina al Ministro de RREE, 17 de setiembre 1879; Oficio del Encargado de Negocios en Nueva York, al Ministro de RREE, 20 de octubre 1879.
456. *Warship International,* N° 3, 1977, pp. 253-261. Lanchas Torpedo Herreshoff. Eslora 59 pies, manga 7 pies 6 pulgadas, calado 2 pies 9 pulgadas. La lancha era de construcción mixta, esto es, armazón de acero con tablazón de madera bajo la línea de arrufo; la parte alta del casco, en forma de lomo de ballena, de plancha de acero de 1/16 de pulgada; máquina de acción directa de dos cilindros, cada uno de 6 pulgadas por 10 1/2 pulgadas, y 10 pulgadas de carrera; bomba de agua arrastrada por faja. Potencia estimada de 100 HP. Cámara de caldera cerrada; suministro de aire por ventilador Sturtevant de 2 1/2 HP, arrastrado por la máquina; caldera tipo serpentín de 56 pulgadas de diámetro (el serpentín era de 300 pies de tubo de fierro forjado de 1/2 a 3 pulgadas de diámetro interior, formando un perfil de panal de abeja dentro de una cámara de combustión circular; tubo hecho de tira, de sección cónica, de diámetro variable según el tamaño de la caldera. Máquina instalada a proa del centro, inclinada hacia popa, acciona una hélice de dos palas, 38 pulgadas de diámetro, 5 pies de paso, mediante un eje de acero elástico que pasa por un tubo de codaste encurvado de latón o bronce, formando un cojinete continuo. Eje de 23 pies de largo; parte de la aleta de quilla de forma aerodinámica, de bronce o latón, moderadora del abatimiento o deriva, soporta el tubo de codaste del eje y condensador. Timón compensado, totalmente reversible para navegar en marcha atrás, que pende en el extremo de popa del casco de dos proas; carga máxima de 7 1/2 toneladas para 4 hombres de dotación, combustible, artículos de a bordo, y dos torpedos; velocidad de 16 nudos, garantizada en marcha adelante o en marcha atrás. La N° 53 no tiene la pesada superestructura de acero; eslora 59 pies máximo, manga 7 pies, calado 5 pies; máquina a popa; hélice de 33 1/2 pulgadas a proa del centro; construida en 4 cuatro secciones

para ensamblaje en la costa occidental. Para apreciar el comportamiento de estas lanchas es apropiado recurrir a la transcripción que ofrece Grant sobre un artículo de A.R. Wonnan, R.N. titulado *Spun Yarns of a Naval Officer*, 1917, a resultas de la adquisición de una lancha Herreshoff por la Armada Inglesa en 1879. Decía así: "Conocida como el "Ataúd", la embarcación era una bestia en apariencia y en su manejo, que en ocasiones confirmaba su nombre. Calaba 4 1/2 pies, pero en tierra mostraba una altura de 10 pies. Tenía una absurda pequeña chimenea y un mástil de madera; sus costados inclinados hacia dentro no dejaban propiamente una cubierta, sino apenas un puesto de control para una persona. En la proa había un hueco de hombre para el vigía, del cual apenas se veía su cabeza. La caldera consistía de un serpentín en forma de panal de abeja, de 6 pies de alto encerrado en una envuelta de fierro de 4 pies de diámetro, que se erguía sobre una parrilla corriente. En la parte alta del panal había un tubo que conectaba con dos bombas de agua: una, manual (para cebado), otra mecánica (arrastrada por faja). A cada revolución de la máquina, el serpentín de la caldera recibía una pinta (0.568 litros) de agua de alimentación. La bomba manual se usaba para el arranque. Se levantaba vapor casi en un minuto, después de prendida la leña. El serpentín dentro de la envuelta era rodeado de inmediato por una llamarada y se ponía al rojo vivo. Las órdenes para arrancar eran:
"Puente a Máquina - Encender"
"Máquina a Puente - Listo"
"Puente a Máquina - Avante".
Apenas entraba agua se la bombeaba al serpentín, y el manómetro se disparaba de cero a 100-150 libras de presión; la lancha daba un salto acelerando rápidamente a 16 1/2 nudos. Era esencial un buen vigía pues no había forma de regular el suministro de vapor a la máquina Después de describir algunas fallas durante las pruebas, se manifiesta que en la práctica las calderas se comportaban muy bien, pero requerían de mucho cuidado en su operación. El uso desgastaba rápidamente las calderas, pues era imposible eliminar las incrustaciones del serpentín, y cualquier defecto significaba cambio de caldera. A través de los años la caldera demostró ser parte crítica de la lancha. En una carrera de velocidad entre una Herreshoff y una Thornycroft en Inglaterra en diciembre de 1879, en una distancia de 2 2/3 millas terrestres, la Thornycrofyt ganó por 2 minutos 9 segundos.

457. DENEGRI, *Ob. cit.*, p. 256.
458. *Ibídem*, p. 283.
459. *Ibídem*, pp. 301, 310.
460. AHMP, Suprema Dirección de la Guerra, 1879, 4.
461. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo IV, p. 39; Tomo III, p. 62. AGN, L.C. N4-615, Lima junio 6, 1879, p. 2, oficio del MHC al MGM; L.C. H4-606, p. 272, Oficio del Dir. Admon. del Min. Hda. al Superintendente de la Aduana del Callao. Lima, octubre 8, 1879. A.H.de M. L.C. N° 14, p. 35.
462. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo I, pp. 451, 452.
463. AGN, L.C. H4-427, Of. N° 1295 del Comandante General de Marina al Ministro de Guerra y Marina. Callao, agosto 25, 1879, Oficio del Ministro de Guerra y

Marina al Ministro de Hacienda. Lima, agosto 26, 1879.
464. DENEGRI, *Ob. cit.*, pp. 313, 316, 317.
465. MELO, Rosendo, *Ob. cit.*, Tomo II, pp. 122, 123, 148, 154, 160, 161. PAZ SOLDÁN, Mariano Felipe, *Ob. cit.*, p. 509.
466. DENEGRI, *Ob. cit.*, pp. 324, 343.
467. *Ibídem*, p. 328.
468. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo III, p. 36.
469. A.H. de M. Mayoría de Órdenes del Departamento, 1879, doc. 85.
470. A.H. de M. L.C. Nº 301, p. 97; Mayoría de Órdenes del Departamento, 1879, doc. 90.
471. DENEGRI, *Ob. cit.*, pp. 337, 343.
472. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo III, pp. 36, 39, 40.
473. *Ibídem*, Tomo V, Apéndice p. 3.
474. *Ibídem*, Tomo IV, p. 50.
475. PAZ SOLDÁN, *Ob. cit.*, p. 509. VEGAS, *Ob. cit.*, p. 248.
476. MARKHAM, Clements R., *La Guerra entre el Perú y Chile*. 1882. Ediciones Tasorelo. Traducción 1922, pp. 167, 168.
477. A.H.de M. Guerra con Chile, 1879, doc. 11.
478. DENEGRI, *Ob. cit.*, pp. 251, 317.
479. A.H.de M. Baterías, 1879, docs. 40 y 51.
480. DENEGRI, *Ob. cit.*, pp. 227, 244.
481. A.H.de M. *Chalaco*, vapor, 1879, doc. 58 y fs.159. Guerra con Chile, 1879, doc. 48 y 56.
482. DENEGRI, *Ob. cit.*, pp. 301, 343.
483. A.H.de M. Mayoría de Órdenes del Departamento, 1879, doc. 44.
484. A.H.de M. División Naval del Perú, 1879, doc. 39.
485. A.H.de M. Guerra con Chile, 1879, doc. 46.
486. A.H.de M. L.C. Nº 14, p. 48.
487. A.H.de M. Guerra con Chile, 1879, docs. 23, 33.
488. A.H.de M. *Chalaco*, vapor, 1879, docs. 58 y fs. 15. Guerra con Chile, 1879, doc. 48.
489. DENEGRI, *Ob. cit.*, p. 279.
490. DENEGRI, *Ob. cit.*, p. 301.
491. A.H.de M. *Oroya*, vapor, 1879, docs. 27, 28 y 51. MELO, Rosendo, *Ob. cit.*, pp. 122, 123, 148, 154.
492. AGRE, *Ob. cit.*, pp. 206, 207.
493. AGRE, *Ob. cit.*, pp. 207, 208. LUNA G.P., Julio A., *Ob. cit.*, p. 55.
494. DENEGRI, *Ob. cit.*, p. 296.
495. *Ibídem*, p. 317.
496. *Ibídem*, pp. 324, 338.
497. BRADFORD, R.B., *Ob. cit.*, p. 141.
498. DENEGRI, *Ob. cit.*, p. 324.
499. *Ibídem, Ob. cit.*, p. 232.
500. *Ibídem, Ob. cit.*, p. 319.

501. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo I, p. 451; Tomo V, Apéndice pp. 25-31. Texto de la promulgación del compromiso Scott-Gobierno peruano:
"Lima, 11 de junio de 1879
Habiendo propuesto al Gobierno don William A. Scott, presentado por el Ingeniero del Estado don Felipe Arancibia, echar a pique uno de los buques de guerra chilenos denominados *Blanco Encalada* y *Lord Cochrane*, por medio de un aparato de su invención, y considerando que el individuo Scott solo pide una recompensa de 10,000£ para el caso de que real y efectivamente destruya y eche a pique uno de los buques blindados citados ya, acéptase dicha propuesta y, en consecuencia, conforme a lo convenido con Scott, la Casa Grace Brothhers y Ca. le entregará la convenida suma de 10,000£ después de que haya cumplido el compromiso que contrae de destruir y echar a pique uno de los blindados *Blanco Encalada* y *Lord Cochrane*, entendiéndose que si Scott logra el objeto que se indica y perece en la empresa, corresponde la indicada suma de 10,000£ a los herederos de Scott. La Caja Fiscal de este departamento entregará a la casa de Grace Brothers y Ca. certificados de letras, de las que el Gobierno girará el 28 de setiembre próximo contra la Compañía de Guano Peruana Limitada, y conservará en depósito estos certificados en garantía del pago que le hará el Gobierno de 10,000£, si logrado el objeto de destruir el blindado *Blanco Encalada* o el blindado *Lord Cochrane* de la escuadra chilena, por W.A. Scott, tiene que recibir éste o sus herederos las enunciadas 10,000£.
Se concede a Scott el plazo de dos meses contados desde la fecha que salga del Callao, para que realice su propósito, quedando roto y sin valor ni efecto este contrato si no consigue su objeto en el plazo indicado, salvo que el Gobierno tenga a bien prorrogar este plazo, quedando entendido que si la guerra termina antes de que se concluya este plazo, o si se suspenden por cualquier causa las hostilidades, cesa y queda sin efecto el compromiso del Gobierno con Scott y le retira su autorización para el objeto a que esta resolución se refiere.
Dése orden a la Casa Grace Brothers y Cia. para que se proporcione a Scott las planchas y tubos que necesite para el aparato que va a construir, y que el valor de ellos no excederá de 500 soles, lo considere en su cuenta con el Gobierno. Autorízase al Ingeniero don Felipe Arancibia para que contrate un operario que ayude a Scott. Estos gastos se aplicarán a los de guerra.
Comuníquese y dése las órdenes correspondientes a la Dirección de Contabilidad. *IZCUE*".
502. Diario de los Debates de la Cámara de Diputados. Congreso Extraordinario de 1879. Lima, 1879, pp. 27-29 y 32. Imprenta *El Nacional*.
503. *Naval War College Review*, Dec. 1970, p. 33.
504. A.H.de M. L.C. N° 94, pp. 405, 406.
505. A.H.de M. L.C. N° 301, pp. 47, 48.
506. AGN, L.C. H4- 615, p. 85.
507. CARVAJAL, *Ob. cit.*, Tomo IX, Vol. 3, pp. 68-99, y 130-146. LÓPEZ MARTÍNEZ, *Ob. cit.*, Tomo XI, pp. 79-87.

508. AHMP. Paq. 0.1879.7, Trujillo, enero 24, 1879; Paq. 0.1879,1, Sin/Nº Legajo, Lima, abril 24, 1879.
509. *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina* presenta a la Legislatura de 1878 sobre el ramo de Marina. Julio 28, 1878. Imprenta del Estado, pp. 4, 5 y cuadros 1 y 5.
510. A.H. de M. L.C. Nº 301, pp. 120, 121.
511. LE DANTEC, G. F, capitán de fragata, A.R.Ch. *Guerra del Pacífico. Análisis logístico de las primeras operaciones navales.* En: *Revista de Marina de Chile*, Nº 737, 1987, pp. 332-369.
512. AGRE. L.C. A-20, 1872, asientos Nº 52, 53, p. 278; asiento Nº 73, p. 283 para (a). AHMP. Paq. 0.1879.9, Órdenes Generales, mayo 14, 1879, para (b). AHMP Paq. 0.1879.9, Órdenes Generales, marzo 31, mayo 1º y 15, 1879. A.H.de M. Órdenes Generales, abril 3,1879, para (c). A.H.de M. L.C. Nº 14. AHMP, Paq. 0.1879.7, abril 12, abril 18, mayo 9, 1879, para (d). A.H.de M. Mayoría de Órdenes del Departamento, 1879, doc. 30. *Manco Cápac*, monitor, 1879, doc. 28. *Oroya*, vapor, 1880, doc. 41. *Manco Cápac*, monitor, 1879, doc. 35, para (e). AGRE L.C. A-20, 1872 asiento Nº 77 p. 284 y asiento Nº 73 p. 283. AHMP, Paq. 0.1879.7, Huancayo, mayo 23, 1879; Callao mayo 15, 1879. AGN, L.C. H4-0237, asientos 11, 14, 61, 76, 78 y 106, para (f). A.H. de M. L.C. Nº 14, p. 28. *Oroya*, vapor, 1880, doc. 22. División Naval, doc. 23, para (g). A.H.de M. L.C. Nº 172, p. 447. Guerra con Chile, 1879, doc. 13. AHMP Carp. s/n Leg. Correspondencia General, 1879. Lima, mayo 16, 1879. AGN, Hacienda, Copiadores 1879. Libro 0100, p. 22, para (h).
513. AGN. L.C. H4-427, Ministro de Guerra y Marina al Ministro de Hacienda. Lima, julio 12, 1879, p. s/n.
514. A.H.de M. L.C. Nº 172, p. 435.
515. AHMP, Paq. 0.1879.9, Órdenes Generales de la Armada, abril 30, 1879.
516. AGN, L.C. Nº 14, p. 67. Callao, setiembre 3, 1879.
517. AHMP, Paq. 0.1879.9, Órdenes Generales de la Armada, Callao, mayo 4, 1879.
518. A.H.de M. L.C. Nº 301, p. 105.
519. A.H.de M. L.C. Nº 40, p. 504.
520. A.H.de M. L.C. Nº 40, p. 506.
521. CARVAJAL, *Ob. cit.*, Tomo IX, Vol. 2, pp. 478, 790.
522. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo I, p. 587.
523. A.H.de M. *Chalaco*, vapor, 1879, ff. 76, 77; doc. 36, ff. 83 a 89.
524. LUNA G.P., *Ob. cit.*, p. 52.
525. DENEGRI, *Ob. cit.*, p. 237.
526. AGN, L.C. H4-615, p. 11.
527. AGN, L.C. H4-615, pp. 22, 24, 29.
528. A.H.de M. Mayoría de Órdenes del Departamento, 1879, doc. 70.
529. DENEGRI, *Ob. cit.*, p. 251.
530. *Ibídem*, p. 256.
531. AHMP, Supremo Director de la Guerra, 1879.4. Arica, 10 de julio, 1879.

532. AGN, L.C. H4-427. Oficio del 13 de julio, 1879 del Ministro de Guerra y Marina al Ministro de Hacienda.
533. AGN, L.C. H4-427, oficio del Ministro de Guerra y Marina al Ministro de Hacienda, julio 16, 1879.
534. AGN, L.C. H-4-215. Oficio del Ministro de Hacienda al Pdte. Junta Central de Donativos. Agosto 12, 1879, p. 102.
535. A.H.de M. Mayoría de Órdenes del Departamento, 1879, doc. 59.
536. A.H.de M. Capitanías, 1879, doc. 50.
537. A.H.de M. Guerra con Chile, 1879, doc. 36. L.C. N° 40, pp. 522, 523.
538. AGRE, L.C. A-20-1872, asiento N° 54, p. 278
539. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo VII, p. 75.
540. AGN, L.C. H4-615, p. 285. Oficio del Ministro de Hacienda a los señores Comisionados Fiscales J. Araníbar y E. Althaus. Lima, octubre 1° 1879.
541. AGN, L.C. H4-606, p. 190, Oficio del señor J. Marquina a J.F. Canevaro. Lima, octubre 1° 1879.
542. AGN, Hacienda. Copiadores, 1879. Lib. 0104.
543. LUNA G.P., *Ob. cit.*, p. 67.
544. *Ibídem*, pp. 66, 67.
545. PAZ SOLDÁN, Mariano Felipe, *Ob. cit.*, p. 269.
546. BASADRE, *Ob. cit.*, Tomo VI, p. 132.
547. AGRE, L.C. A-20-1872, Asiento 34, pp. 273, 274.
548. LE DANTEC, G.F., *Ob. cit.*, pp. 341 a 349.
549. A.H.de M. L.C. N° 172, p. 392. Capitanías de puerto, 1879, doc. 25, 42. Capitanía del Callao. L.C. N° 262, p. 147. *El Comercio*, mayo 28, junio 30, 1879.
550. A.G.N., L.C.H4-427, p. s/n Oficios N^{s} 80 y 90 del Ministro de Guerra y Marina al Ministro de Hacienda. Callao, marzo 1° y 14, 1879, respectivamente.
551. *El Comercio*, junio 14, 1879.
552. A.H.de M. Capitanías, 1879, doc. 42.
553. A.H.de M. L.C. N° 262, p. 141, 143. L.C. N° 40, p. 399. AGRE, L.C. N° 20, 1872, Asiento N° 51, p. 278.
554. A.H.de M. Ministerio de Relaciones Exteriores, 1879, doc. 7.
555. A.H.de M. Capitanías de puerto, 1879, doc. 33.
556. A.H.de M. Capitanías de puerto, 1879, doc. 48. División Naval, 1879, doc. 48. L.C. N° 94, p. 397. *El Comercio*, abril 25, junio 11, 18, 19, 26, 27, 30, 1879.
557. *El Comercio*, junio 7, 1879.
558. A.H.de M. Prefectura del Callao, 1879, doc. 191. *El Peruano*, julio 1° y 7, 1879. *El Comercio*, junio 2, 3 y 9, 1879.
559. A.H.de M. Capitanías de puerto, 1879, doc. 53.
560. A.H.de M. L.C. N° 172, p. 403.
561. A.H.de M. Capitanías de puerto, 1879, doc. 34.
562. A.H.de M. Capitanías de puerto, 1879, doc. 51.
563. A.H.de M. Escuela Naval, Profesores, 1879, docs. 5, 7, 8. *El Comercio*, junio 26, 30, 1879; *El Peruano*, junio 30, 1879.
564. *El Comercio*, junio 21, 1879. *El Peruano*, junio 16, 27, 1879.
565. A.H. de M. Escuela Naval, alumnos, 1879, doc. 16.

566. A.H. de M. Escuela Naval, Alumnos, 1879, doc. 16.
567. A.H. de M. Escuela Naval, Profesores, 1879, doc. 9.
568. A.H. de M. Escuela Naval, Profesores, 1879, doc. 10.
569. CARVAJAL, *Ob. cit.*, Tomo IX, Vol. 3, pp. 162, 163; Vol. 2, p. 453.
570. A.H. de M. Constitución, batallón, 1879, doc. 5.
571. A.H. de M. Constitución, batallón, 1879, doc. 6.
572. A.H. de M. Constitución, batallón, 1879, doc. 8.
573. A.H. de M. Constitución, batallón, 1879, doc. 7.
574. A.H. de M. L.C. N° 94, p. 403.
575. *El Peruano*, abril 3, 1879.
576. *Ibídem*, junio 30, 1879.
577. *Ibídem*, junio 30, 1879.
578. *El Comercio*, mayo 8, 1879.
579. A.H. de M. L.C. N° 40, pp. 410-411.
580. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo I, pp. 277-281.
581. *El Comercio*, mayo 7, 1879.
582. *Ibídem*, mayo 1°, 1879.
583. *Ibídem*, abril 30, 1879.
584. *El Peruano*, abril 21, 1879.
585. *Ibídem*, mayo 1°, 1879.
586. *Ibídem*, mayo 31, 1879.
587. MIRÓ QUESADA SOSA, Aurelio, *Ob. cit.*, pp. 154, 155.
588. *El Comercio*, mayo 17, 23, 1879.
589. *Ibídem*, junio 27, 1879.
590. *El Peruano*, abril 23, 1879.
591. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo V, VIII, p. 9.
592. DENEGRI, *Ob. cit.*, pp. 242, 243, 246, 263.
593. AHMP. Supremo Director de la Guerra, 1879.4, Arica, julio 4; Lima, julio 9, 1879.
594. *El Comercio*, junio 23, 27, 1879. *El Peruano*, junio 25, 1879.
595. *Ibídem*, mayo 3; junio 9, 1879.
596. MIRÓ QUESADA SOSA, Aurelio, *Ob. cit.*, p. 160.
597. *El Peruano*, abril 5, 1879.
598. *Ibídem*, abril 17, 1879.
599. *Ibídem*, abril 7, 8, 9, 12, 14, 1879.
600. *Ibídem*, abril 22; mayo 1°, 3, 5, 6, 7, 1879.
601. BASADRE, Jorge, *Ob. cit.*, Tomo VI, p.21, 22.
602. *El Peruano*, abril 15, 1879.
603. A.H. de M. *Independencia*, fragata, 1879, doc. 42.
604. *El Comercio*, mayo 5, 1879. Pájaro Rojo llamaban los salvajes a los oficiales por su pantalón rojo; y dueño del rayo quería decir que los soldados tenían aprisionado al rayo en sus fusiles.
605. *El Peruano*, abril 24, 1879.
606. *Ibídem*, abril 12, 1879.
607. *Ibídem*, junio 3, 25, 1879.

608. *Ibídem*, abril 9, 1879.
609. *Ibídem*, abril 17, 1879.
610. *Ibídem*, abril 25, 1879.
611. *Ibídem*, abril 5, 1879.
612. *Ibídem*, abril 5, 1879.
613. *Ibídem*, abril 7, 1879.
614. *Ibídem*, abril 4, 1879.
615. *Ibídem*, abril 7, 8 y 9, 1879.
616. *Ibídem*, abril 17, 1879.
617. *Ibídem*, mayo 8 y 9, 1879.
618. BASADRE, Jorge, *Ob. cit.*, Tomo VI, p. 24.
619. *El Comercio*, mayo 12, 1879.
620. *Ibídem*, junio 8, 27, 1879.
621. *Ibídem*, mayo 24, 1879.
622. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo VII, Docs. inéditos LXXXVI, p. 76.
623. *Ibídem*, Tomo IV, Docs. inéditos CXL, p. 73, CXLVIII, p. 78.
624. *El Comercio*, mayo 5, 1879.
625. *El Peruano,* junio 6, 1879.
626. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo III, Docs. inéditos: LII, p. 29; LVI, p. 31; LVII, p. 31; XLVIII, p. 27; LXX, p. 36.
627. *El Comercio*, mayo 12, 1879.
628. *Ibídem*, junio 4, 1879.
629. *Ibídem*, junio 27, 1879.
630. *Ibídem*, junio 21, 1879. *El Peruano*, ,junio 23, 1879.
631. *El Peruano*, junio 13, 1879.
632. *Ibídem*, junio 13, 1879.
633. *El Comercio*, junio 14, 27, 1879.
634. *Ibídem*, abril 2, 1879.
635. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo I, p. 252.
636. AGRE, L.C. Nº 3-1879, pp. 266 A-14, MRE año 1879, Tomo 152A
637. AGRE, L.C. Correspondencia con Legación del Perú en Bolivia años 1873, 1877, 1878, 1879, asiento 101, p. 194.
638. *El Peruano*, abril 21, 1879.
639. *El Comercio*, abril 8, 1879.
640. *El Peruano*, junio 14, 1879.
641. *Ibídem*, junio 25, 1879.
642. *Ibídem*, mayo 17, 1879.
643. *Ibídem*, mayo 20, 1879.
644. LUNA G.P., *Ob. cit.*, p. 52. AGRE, *Ob. cit.*, p. 200.
645. *El Peruano*, mayo 26, 1879.
646. *El Comercio*, mayo 29, 1879.
647. *Ibídem*, mayo 29, 1879.
648. *Ibídem,* mayo 24, 31; junio 3, 10, 14, 19, 21, 1879.
649. *Ibídem*, mayo 26, 27, 28, 29, 1879.
650. *Ibídem,* junio 19, 1879.
651. *Ibídem*, mayo 16, 17, 20, 1879.

652. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo I, p. 379.
653. *El Comercio,* mayo 29, 1879.
654. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo I, p. 379.
655. *Ibídem*, Tomo I, p. 378.
656. *El Peruano*, junio 23, 1879.
657. *Ibídem,* mayo 24, 1879. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo I, p. 382.
658. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo I, p. 383.
659. *El Comercio*, junio 5, 1879.
660. *Ibídem*, junio 5, 1879.
661. *Ibídem*, junio 5, 1879.
662. *Ibídem*, junio 5, 1879.
663. *Ibídem*, junio 30, 1879. *El Peruano*, junio 25, 1879.
664. PAZ SOLDÁN, Mariano Felipe, *Revista Peruana*, 1879, 3 Tomos. Tomo I, pp. 477-572; Tomo III, pp. 54, 64.
665. *El Peruano*, abril 18, junio 19; julio 18, 1879. *El Comercio*, abril 28, mayo 5 y 6, junio 14, 1879.
666. *El Comercio*, junio 28, 1879.
667. *Ibídem*, junio 27, 1879.
668. AGN. L.C. H4-427, Of. del Ministro de Guerra y Marina al Ministro de Hacienda y Comercio. Lima, abril 26, 1879 p.s/n. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo I, p. 206.
669. AGN, LC. H4-606, p. 85. Of. del Dir. Admón. del Ministerio de Hacienda al PSNC. Lima, setiembre 19, 1879.
670. AGN, L.C. H4-507, Instrucciones al teniente B. Carrasco, Lima, 5 de febrero, 1879.
671. *El Peruano*, jueves, abril 17, 1879.
672. *Ibídem*, abril 17, 1879. AGN, L.C. H4-2438, Junta de Reconocimiento de Iquique. Lima, 28 de mayo, 1879.
673. AGN, L.C. H4-3335, Lima 30 de junio, y L.C. H4-2457, Lima 8 de julio, 1879, ambos sobre personal de guaneras en el Sur que pasa al Norte.
674. ARIAS, Antenor, *Lecciones de Derecho Marítimo*, 1876, dictadas en la Facultad de Ciencias Políticas y Administrativas de la Universidad Mayor de San Marcos y en la Escuela Naval, pp. 282-287; 284, 297, 298.
Según el Reglamento del 22 de abril de 1822, hay lugar al juicio de presas:
    1. Si se encontrase algún buque en los mares litorales o sujetos a la jurisdicción del Estado, navegando sin patente y demás documentos necesarios, u otros que sean simulados;
    2. Si los buques neutrales o amigos, condujesen al territorio ocupado por el enemigo, algunos artículos de contrabando de guerra;
    3. Si quebrantase el bloqueo legalmente declarado;
    4. Si condujesen enemigos o efectos que le correspondan;
    5. Si los buques neutrales, amigos o nacionales, condujesen a su bordo géneros de ilícito comercio, o fuesen sorprendidos comerciando en los puertos prohibidos.

Cabe recordar que los Tribunales de Presas en el Perú constaban de dos instancias:

1ª. El Comandante General de Marina asesorado por el Auditor del ramo;
2ª. La Corte Superior de Lima, y de los recursos de nulidad la Corte Suprema.

El juicio debía iniciarse en el puerto del Callao. Conducido el buque a este lugar, el capitán apresador presentaba al Comandante General de Marina los papeles de la nave apresada, haciendo una exposición de todo lo acaecido. El juez dictaba de oficio un auto, mandando instruir el sumario, y procedía enseguida a examinar los papeles, previa citación del capitán, maestre o sobrecargo del buque. Se toma a estos individuos y a los captores, las declaraciones del caso, examinando a todas las personas cuyo testimonio se creyera indispensable para el perfecto conocimiento de los hechos. Los únicos papeles que se admitían en el juicio eran los testimonios a bordo de la presa; pero si el capitán, maestre o sobrecargo dijese que no se los quisieron recibir o que se perdieron por un accidente inevitable, ofreciendo probar y calificar estos hechos, se admitiría la participación y se señalaba para ella un término breve y perentorio. Concluido el sumario, se declaraba si había lugar o no a la detención del buque y al seguimiento de la causa. Este auto era apelable; no admitiéndose la apelación del apresador, sino en caso de prestarse fianza por los daños y perjuicios que resultaren. Si el apresador no apelaba y se había declarado no haber lugar al seguimiento de la causa, se ponía el buque en libertad; en caso contrario, continuaba la detención hasta que se resolviera la segunda instancia. Devueltos los autos por el Superior, el Comandante General de Marina ejecutaba su resolución. Cuando se mandaba la detención, se daba traslado del proceso al apresador, al apresado y al Agente Fiscal, recibiéndose enseguida, la causa a prueba, por 15 días perentorios y con todos cargos, concluidos los cuales, se sentenciaba declarando el buque buena o mala presa. Era apelable la sentencia en ambos efectos, sustanciándose la apelación con un escrito por cada parte. Se podía interponer recurso de nulidad en los casos permitidos por la ley. Fenecidas estas instancias, se pasaba una copia al Gobierno para que dispusiera su cumplimiento, y con este mandato se devolvía el proceso al Comandante General de Marina para que hiciera efectivo lo resuelto. En el caso de declararse buena presa, se procedía a la descarga y remisión de los efectos a tierra, cotejándolos con el registro o conocimiento e inventario hecho, después de la detención. Pero si no se diese como buena presa, se entregaba inmediatamente el buque a su capitán o dueño, con sus oficiales, gente y cuanto pertenezca, sin exigirle derecho alguno, dándole el pasavante respectivo, para que continuase el viaje sin otra detención. El apresador de notoria mala fe sería condenado en costas. Para la distribución del valor de la presa debía observarse el decreto del 10 de junio de 1822 como sigue: La distribución se hacía por la Contaduría de Marina; comprendiéndose en la presa todos los navíos, fragatas y cualquier bajel de guerra, incluso los corsarios, los navíos mercantes y los armados en corso y mercancía del enemigo, que fueran aprehendidos por los buques de la armada del Perú; y también los cañones, armas, municiones de guerra; aparejos, repuestos, utensilios, víveres y cuanto depende de los apresadores, como las pedrerías, géneros de oro y plata, mercaderías y todos los efectos que compongan la carga del buque apresado. Estando

expedito el buque y su cargamento en tierra en almacenes seguros, se nombrarían dos peritos tasadores por parte del Gobierno, otros dos por los apresadores, para que hagan el avalúo de la embarcación y su carga, con intervención del oficial depositario. Hecho esto, se procedería a su venta por remates en forma pública, con asistencia de la Junta del departamento, precedidos de los requisitos ordinarios de carteles y pregones.

Del producto total de la venta se rebajarían los derechos que correspondieran al Estado por el cargamento del buque, los gastos y gratificación que hubieren causado; y el remanente se dividía por mitad entre el Estado y los apresadores. El Comisario de Marina debía remitir la mitad correspondiente al Estado, al Ministerio de Hacienda, con una copia de la última operación de carga y data para que se distribuya allí. La otra mitad que corresponde a los apresadores, se dividiría en cinco partes, de las que 2/5 eran para los oficiales generales, comandantes, y demás oficiales de guerra y mayores de la dotación del buque; y las 3/5 restantes para los equipajes de los mismos buques.

Instrucciones dadas a los Comandantes de buques de guerra peruanos y corsarios, de fecha 10 de febrero de 1866. Tenían más de 20 artículos. Solo se insertan los arts. 1° al 5°, y 25°.

"Constituido el Perú en estado de guerra con España, trasmito a Ud. las órdenes de S.E. el Jefe Supremo, respecto de los nuevos deberes que aquella situación ha creado para nuestra Marina y para las que quieran servir a la República como corsarios, independientemente del concurso que presten a las operaciones militares.

Son capturables:

1. Todo buque enemigo, sea de guerra, corsario o mercante, lo mismo que sus cargamentos, a no ser que éstos sean de propiedad neutral, salvo el contrabando de guerra;
2. Todo cargamento, contrabando de guerra, a bordo de buques neutrales;
3. Todo buque que no compruebe su carácter neutral; el que carezca de patente, conocimiento de la carga y rol de tripulación, auténticos y expedidos en debida forma;
4. El buque que enarbole un pabellón distinto del de su verdadera nacionalidad; el que siendo detenido, arroje sus papeles al mar; el que presente resistencia o trate de evadirse;
5. El buque que lleve al enemigo tropas, oficiales o materiales de guerra.

Art.25.- El Comandante, oficiales, guarnición y equipaje de buques corsarios, quedan bajo la protección del Gobierno y leyes de la República y gozarán, aun cuando sean extranjeros, de todos los derechos a la ciudadanía peruana.

675. *El Comercio*, junio 14, 1879. AGRE, L.C. A-20-1872, Asientos 47, 49, p. 277.
676. *El Peruano*, julio 4, 1879.
677. ARIAS, Antenor, *Ob.cit.*, pp. 245, 246.
678. *El Comercio*, marzo 31; mayo 5, 1879.
679. *El Peruano*, abril 28, 1879.
680. *Ibídem*, abril 28, 1879.

681. LE DANTEC, G. F., *Ob. cit.*, pp. 332-369.
682. AGRE, L.C. N° 3, 1879, pp. 181, 182. *El Peruano*, abril 9, 1879.
683. AGRE, L.C. N° 3, 1879, pp. 202, 203.
684. *El Comercio*, junio 26, 1879.
685. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo I, p. 205.
686. AGN, L.C. H-4, junio 13, 1879, Asiento s/n, p. 139.
687. DENEGRI, *Ob. cit.*, p. 234.
688. A.H.de M. Ministerio de Relaciones Exteriores, 1879, doc. 18.
689. AGRE, L.C. A-20-1872, asiento 81, p. 284.
690. AGRE, L.C. A-20-1872, asiento 35, p. 274.
691. AGRE, L.C. A-20-1872, asiento 60, p. 279.
692. DENEGRI, *Ob. cit.*, p. 236. AGN, LCH4-615, p. 5. Of. del Ministro de Hacienda al gerente de la P.S.N.C., Lima, junio 13, 1879.
693. ARIAS, Antenor, *Ob. cit.*, pp. 279-289.
694. *El Comercio*, mayo 19 y 24; junio 30, 1879. *El Peruano*, junio 25 y 26, 1879.
695. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo IV, p. 81.
696. DENEGRI, *Ob. cit.*, p. 248. Según nota de Denegri (N° 71) la Corte Suprema en su sentencia del 16 de octubre 1879, confirmó la de 1ra. Instancia y de la Corte Superior. El Ministro alemán en Lima entabló una demanda diplomática ante la Cancillería.
697. AGRE, L.C. A-20-1872, asiento 63, p. 280.
698. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo I, pp. 573, 574
699. BASADRE, *Ob. cit.*, Tomo V, pp. 2474, 2475. *El Peruano*, enero 10, 1880
700. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo I, p. 568.
701. ST. JOHN, Spencer, P.R.O.-F.O.61 319 X/L 01030, pp.1 a 6.
702. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo I, p. 569.
703. AGRE, L.C. N° 3, 1879, pp. 264, 265. A-14, MRE, Año 1879, Tomo 152A.
704. *El Comercio*, abril 10, 1879.
705. AGN, L.C. H4-2633, D/S sobre derechos de importación para no disminuir tráfico mercantil. Lima, 17 de abril, 1879. *El Peruano*, abril 17, 23; mayo 17, 1879.
706. *El Comercio*, mayo 29, 1879.
707. *Ibídem*, mayo 2, 3, 1879.
708. *Ibídem*, mayo 5, 1879.
709. *Ibídem*, mayo 1°, 1879.
710. *Ibídem*, junio 9, 1879.
711. AGN, L.C. H4-2633, D/S sobre exportación de azúcar. Lima, 6 de junio, 1879.
712. ST. JOHN, S. F.O.61-319- X/L 01030, pp. 15-18; F.O.61 319 X/L 01030, p. 52.
713. *Ibídem*, P.R.O. F.O. 61 319 X/L 01030, p. 68.
714. LUNA G.P., Julio, *Ob. cit.*, p. 65. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo III, docs. inéditos CXXXV, p. 60.
715. *EL Peruano*, mayo 3, 1879.
716. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo V, p. 16.
717. *El Comercio*, mayo 10, 1879. *El Comercio*, marzo 17, 1879.
718. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo VII, p. 75.
719. PAZ SOLDÁN, Mariano Felipe, *Revista Peruana*, Tomo II, pp. 202 y 203. *El Comercio*, junio 21, 1879.

720. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo I, p. 568.
721. CHRISTIANCY, *Ob. cit.*, MPUSA, pp. 225 - 227, 237.
722. PETTIS, S.N, *Ob. cit.*, MPUSA, pp. 237, 238; pp.1, 2, 16.
723. OSBORN, *Ob cit.*, MPUSA, pp. 88-90.
724. CARVAJAL, *Ob. cit.*, Tomo IX, Vol. 3, p. 718.
725. ST. JOHN, S., P.R.O. F.O.61-319, XL 01030, pp. 97 a 106.
726. *Ibídem*, P.R.O.-F.O.61, 319 X/L 01030, p. 88, 167.
727. AHUMADA, *Ob. cit.*, Tomo IV, p. 45.
728. A.H.de M., L.C. N° 327, pp. 207, 209, 212, 213, 226.
729. AGN, L.C. H4-0237, asiento sin número, p. 54. *El Comercio*, mayo 13, 1879.
730. *El Comercio*, junio 16 y 19, 1879. A.H.de M., L.C. N° 14, p. 35; L.C. N° 262, p. 149. *El Peruano*, junio 19, 1879. AGN, L.C. H4-606, p. 272. Of. Director Administración Ministerio de Hacienda a Superintendente Aduana del Callao. Lima, octubre 8, 1879.
731. AGN, L.C. H4-606, p. 81. Of. del Director Administración del Ministerio de Hacienda al Administrador Aduana de Eten. Lima, setiembre 2, 1879.

ÍNDICE DE ABREVIATURAS

AGN	Archivo General de la Nación
AGRE	Archivo General de Relaciones Exteriores
A.H. de M.	Archivo Histórico de Marina
AHMP	Archivo Histórico Militar del Perú
CAP	Cursos de acción propios
CENAPE	Centro Naval del Perú
COFIDE	Corporación Financiera de Desarrollo
CONACEN	Comisión Nacional del Centenario de la Guerra del Pacífico
CSAV	Compañía Sudamericana de Vapores
HMS	Her Majestic Ship
IEHMP	Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú
L.C.	Libro copiador
LLCCMM	Líneas de Comunicaciones Marítimas
MPUSA	Message from the President of USA
MRE	Ministerio de Relaciones Exteriores
OCT	Comando táctico del convoy
OGA	Órdenes Generales de la Armada
PE#1	Posibilidades del enemigo
PSNC	Pacific Steam Navigation Company
TOMA	Teatro de Operaciones Marítimo

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

	Pag.
Sistema hipotético de Seguridad Nacional en 1879, croquis	29
Doctor Manuel Irigoyen (a color)	35
General Mariano Ignacio Prado (a color)	36
Estructura orgánica del Ministerio de Guerra y Marina y de la Marina de Guerra a febrero de 1879	45
Capitán de navío graduado Gregorio Casanova	49
Puerto de Antofagasta	61
Doctor José Antonio de Lavalle	69
Contralmirante Antonio de la Haza	77
Contralmirante Lizardo Montero	77
Capitán de navío Miguel Grau	77
Capitán de navío Aurelio García y García	77
Capitán de navío Camilo Carrillo	77
Contralmirante Antonio A. de la Haza, Comandante General de Marina	85
Fragata blindada *Independencia*, vista de perfil	97
Vapor de torreón *Huáscar*, vista de plano y de perfil	100
Facsímil de Estado General de la corbeta *Unión* del 1° de abril de 1879 (a color)	105
Facsímil de la carátula del libro *Programa de Exámenes para los Alumnos de las Escuelas Naval y Preparatoria*	131
Fragata *Independencia*, vistas de plano y de la sección central	160
Vapor de torreón *Huáscar*, vista de plano	161
Monitores *Atahualpa* y *Manco Cápac*, vista de plano	163
El *Huáscar* en el Callao, entre 1876 y 1879 (a color)	171

	Pag.
Croquis del Teatro de Guerra Marítimo y Teatro de Operaciones Marítimo (a color)	172
La escuadra chilena al comenzar la guerra	176-179
Blindados *Cochrane* y *Blanco Encalada*, vista de plano	185
La escuadra peruana al comenzar la guerra (a color)	193-194
Puerto de Iquique (a color)	271
Puerto del Callao (a color)	272
Croquis sobre comercio exterior del Perú con Gran Bretaña	283
Croquis sobre comercio exterior de los tres países en guerra	284
Faro de Iquique	298
Vista lateral desde el cañón derecho de la torre de artillería del *Huáscar*	310
Vista de plano del departamento de la torre y de la torre misma	311
Fotografías de los comandantes de la 1ra. División Naval	359
Fotografías de los comandantes de la 2da. División Naval	360
Fotografías de los comandantes de la 3ra. División Naval	361
Puerto de Iquique	406-407
Puerto de Pisagua	419
Capitán de navío Guillermo García y García	432
Capitán de fragata Antonio C. de la Guerra	432
Facsímil de la carátula del folleto *Luz y Sombra*	434
Croquis del combate de Chipana	435
Fotografía de José Rodolfo del Campo	438
Croquis, la disputa por el control del mar durante abril 1879 (a color)	459
Fotografía del contralmirante Lizardo Montero	474
Facsímil de oficio del comandante del *Talismán*	481-482
Facsímil de la relación de medicinas del vapor *Oroya*	509-510
Tabla de distancias del Teatro de Guerra Marítimo	536
Facsímil de la carátula de *Plan de Señales de 1871* (a color)	575
Plan de Señales con banderas (a color)	575

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

	Pag.
Banderas numerales y otras del *Plan de Señales de 1871* (a color)	576
Banderas indicativas de cada buque, según el *Plan de Señales de 1871* (a color)	577
Segunda parte del *Plan de Señales de 1871* (a color)	578
Primera parte del *Plan de Señales de 1871* (a color)	578
Tercera parte del *Plan de Señales de 1871* (a color)	578
Croquis del desplazamiento del convoy peruano y fuerza chilena (a color)	605
Croquis del combate naval de Iquique el 21 de mayo de 1879	616
Teniente 2° Jorge Velarde	617
Capitán de fragata Ramón Freire	620
Croquis que muestra los puestos de combate en el *Huáscar*	621
Croquis de la persecución y combate de punta Grueso	631
Croquis con vistas de la varada de la fragata *Independencia*	632
Capitán de navío Juan Guillermo More	633
Alférez de fragata Guillermo García y García	634
Composición fotográfica de los documentos encontrados en el *Huáscar*	649
Capitán de navío Miguel Grau	650
Croquis resumen de la primera expedición peruana (a color)	671
Torpedo Lay	727
Lanchas torpederas Herreshoff	734
Caldera de tubo en espiral de las lanchas Herreshoff	735
Averías en el *Huáscar* en el combate de Iquique	907
Facsímil de la relación nominal de los alumnos de la Escuela Naval	910-912
Facsímil del ajustamiento de haberes de la Escuela Naval	913-914
Facsímil de los alumnos presentes de la Escuela Naval	915-919
Facsímil del ajustamiento de haberes del pontón *Marañón*	920-921

ÍNDICE GENERAL

A

Abalia, secretario Joaquín A., 134
Abaroa, contador Eduardo, 257
Abián, M., 210
Ablet o Albeth, condestable Samuel, 145, 390
Abril, Federico, 132
Abtao, vapor chileno, 107, 177, 184, 187, 206, 608, 676, 687, 688, 697
Abtao, combate de, 153, 156, 613
Abtao, roca, 523
Acapulco, vapor, 475
Adquisiciones navales, 28, 70, 80, 81, 662, 663, 664, 665, 939, 940
Adriático, mar, 618
Aduana del Callao, 286, 294, 529, 541
Agreda, maquinista Emilio, 478
Agua Dulce, 528
Agua Santa, 531
Aguilar, subteniente Domingo, 765
Aguirre, capitán de corbeta Elías, 358, 362, 380, 428, 453, 545
Aguirre, comandante J., 599, 812
Aguja, punta, 519
Ahumada Moreno, Pascual, 243, 332, 333, 334, 335, 651, 812, 925, 928, 929, 930, 931, 934, 935, 938, 939, 942, 943, 944, 945, 946, 947, 948, 949, 950, 951, 952, 955, 956
Aisle, vapor, 740
Aizpuru, general Rafael, 468
Alabama, buque USA, 897
Alacrán, isla, 425, 527, 547, 677
Alarcón, soldado A., 626
Alay, lancha, 737, 740, 741
Alayza, maquinista Aníbal, 396
Alayza, capitán de fragata Enrique N., 114, 115, 116, 133, 138, 394, 396, 560
Alayza de Ferreyros, Amalia, 322
Albarracín, coronel, 504
Albarracín, R.T., 829
Albrech, Luis E., 132
Alcalá, aspirante Clemente, 132, 137, 390
Alcántara, Manuel, 132
Alcorta, aspirante Felipe, 132, 137, 396
Alemán, José María, 480, 483
Alemania, 184, 231, 293, 409
Alfaro, contador, Juan, 373, 375, 393, 622, 723
Alfaro, comisario M., 798
Alianza, lancha, 733, 734, 735, 738, 740
Alice Retis, barca inglesa, 421
Alisios, vientos, 519
Aljovín, capitán de corbeta Arístides, 461
Almirante Blanco Encalada, blindado chileno, 32, 42, 57, 60, 63, 176, 182, 183, 185, 186, 187, 188, 189, 201, 202, 215, 216, 217, 218, 221, 222, 223, 338, 398, 399, 400 404, 414, 415, 417, 447, 458, 561, 562, 607, 651, 658, 659, 676, 678, 679, 682, 686, 687, 688, 689, 697, 698, 699, 700, 701, 707, 708, 709, 711, 712, 719, 737, 753, 804, 947
Almirante Cochrane, blindado chileno, 63, 167, 176, 182, 185, 186, 187, 188, 189, 201, 202, 217, 222, 226, 399, 404, 414, 415, 421, 423, 424, 425, 436, 446, 447, 504, 546, 547, 561, 567, 676, 684, 687, 688, 738, 947
Altamirano, intendente chileno Eulogio, 278, 287, 685

Althaus, comisionado fiscal Emilio, 70, 781, 782, 949
Alván, José Ignacio, 356, 828
Alvarado, archivero Alcibíades, 357, 765
Alvarado, oficial 2° César, 488
Alvarado, José, 276
Alvarado, oficial 3° Wenceslao, 388, 430, 453
Álvarez, secretario Mariano, 354, 636, 637, 705, 706, 715, 716, 737, 775, 814, 815, 942, 943
Álvarez Calderón, coronel M., 44
Álvarez Calderón, capitán Nicanor, 428
Alzamora, capitán de navío Federico, 692, 766, 794, 901
Alzamora, capitán de navío Ruperto, 144, 479, 662, 664, 780, 940, 941
Alzola, capitán de corbeta Manuel, 357
Amazonas, vapor, 230, 288, 452, 491, 492, 493, 504, 511, 669, 670, 688, 696, 728, 737
Amazonas, prefectura de, 355
Amazonas, río, 253
América, corbeta, 521
América, 31, 59
Amethyst, blindado inglés, 155
Ampuero, Demetrio, 127
Amunátegui, Manuel, 209
Ancón, 292, 463, 466, 480, 552, 899
Ancud, vapor chileno, 107, 187, 188, 206
Andraca, aspirante Juan F., 387
Andre, armador Francisco, 297
Angamos, combate de, 146, 185
Angamos, punta, 523
Angelita, goleta, 898
Angulo, doctor Manuel, 810
Anita, barca chilena, 466, 673, 675, 723
Anselma, barca, 898
Antofagasta, 32, 42, 57, 60, 61, 63, 101, 166, 167, 168, 175, 182 (ocupación), 183, 184, 202, 210, 212, 213, 214, 215, 216, 218, 219, 221, 222, 223, 226, 227, 229, 230, 231, 235, 237, 238, 239, 240, 241, 243, 247, 252, 254, 255, 267, 276, 279, 290, 338, 350, 398, 399, 450, 401, 404, 414, 446, 447, 448, 465, 521, 523, 524, 530, 533, 534, 537, 539, 540, 552, 553, 554, 555, 571, 572, 581, 582, 587, 602, 609, 610, 638, 647, 654, 657, 658, 659, 660, 661, 666, 667, 668, 669, 670, 673, 675, 679, 680 (combate), 681, 687, 695, 696, 697, 698, 700, 703, 707, 708, 711, 716, 724, 737, 818, 821, 831, 902
Antony, T., 127
Anviele, armador León, 297
Aparicio, M.M. de, 829
Apostadero del Amazonas, 40
Apurímac, fragata escuela, 139, 140, 260, 383, 445, 714, 720, 765
Aramayo, coronel Antonio, 479
Aramburú, Andrés Avelino, 210, 806
Arana, Benito, 599, 812
Arana, teniente 1° Luciano E., 387
Arancibia, ingeniero Felipe, 726, 728, 730, 731, 752, 947
Aranda, Ricardo, 324
Araníbar, ministro José, 70, 76, 78, 781, 782, 949
Araujo, teniente 1° Estanislao, 488
Arbulú, aspirante José J., 463
Arce y Folch, guardiamarina Luis B., 129, 130, 132, 133, 136, 137, 396
Arellano Condell, capitán Manuel, 374, 801
Arenas, señor, 252
Arequipa, 65, 104, 108, 112, 113, 123, 149, 220, 222, 292, 341, 352, 456, 507, 531, 533, 568, 701, 826
Arequipa, batallón, 352
Arequipa, vapor, 289
Argentina, 58, 168, 175, 180, 212, 214, 215, 216, 217, 221, 225, 246, 252, 253, 265, 266, 293, 338, 514, 535, 582, 706, 764, 807, 817, 929
Arguedas, general C., 570
Arias, doctor Antenor, 127, 924, 929, 952, 954, 955
Arias, marinero J., 641
Arias, ayudante de máquinas Pablo, 394, 397
Arias, doctor Viterbo, 277
Arica, 57, 91, 103, 104, 111, 112, 124,

166, 175, 205, 225, 229, 255, 268, 279, 292, 341, 345, 355, 363, 391, 396, 397, 414, 421, 423, 425, 436, 437, 447, 449, 455, 456, 457, 458, 461, 464, 465, 472, 473, 474, 475, 476, 488, 490, 491, 492, 496, 497, 498, 499, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 511, 521, 527 (morro), 530, 531, 532, 533, 534, 537, 538, 539, 540, 541, 545 (defensas), 546, 547, 548, 549, 550, 551, 553, 554, 555, 566, 568, 569, 571, 572, 581, 582, 583, 585, 586, 587, 588, 589, 590, 591, 592, 593, 594, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 607, 608, 610, 611, 617, 633, 636, 642, 645, 646, 653, 654, 655, 656, 659, 660, 666, 667, 668, 676, 677, 685, 686, 691, 692, 693, 699, 700, 705, 716, 717, 718, 722, 730, 731, 738, 742, 744, 747, 770, 772, 773, 775, 776, 792, 793, 801, 802, 803, 814, 815, 816, 831, 899, 934, 935, 948, 950

El Ariqueño, periódico de Arica, 93, 202, 636

Armendariz, quebrada de, 528

Armstrong, maquinista José, 114

Armstrong, sir William G., 940

Arno, lancha, 738

Aroya, armador José, 297

Arriaga, capitán de corbeta Manuel Honorato, 692, 765, 898, 901

Arrieta, teniente 2° Agustín, 899

Arrieta, capitán de navío Carlos L., 299

Arriola, capitán de fragata Agustín, 794, 901

Arsenal Naval del Callao, 40, 82, 91, 98, 108, 365, 529, 540, 548, 693

Arteaga, general chileno Justo, 661, 668, 695, 696

Arteaga Alamparte, diputado chileno Justo, 31, 20, 257, 400

Artesanos de Tacna, batallón, 504, 548, 569

Artillería de Arica, columna, 546, 548

Artillería de Comercio, batallón, 543

Artillería de Lima, batallón, 548, 569

Artillería Naval, columna de, 364

Artilleros, 380, 387, 707, 709

Asín, teniente 2° Nicanor, 396

Aspirantes de Marina, 136, 137, 763, 764 (haberes)

Astete, capitán de fragata Luis Germán, 543, 619, 691, 901

Atacama, 219, 229, 242, 246, 254, 257, 258, 516, 522, 524, 530, 531, 532, 533, 537, 554, 581, 584

El Atacama, periódico de Copiapó, 238

Atahualpa, monitor, 64, 79, 82, 83, 84, 94, 114, 117, 118, 119, 157, 162, 163, 164, 188, 195, 197, 200, 206, 259, 328, 358, 364, 373, 377, 390, 392, 393, 397, 558, 559, 562, 567, 597, 600, 691, 716, 723, 742, 743, 761, 764, 766, 810, 928

Atico, 112, 288, 498, 603, 604, 607, 660, 679, 937

Atlántico, océano, 484, 533, 535, 554, 582, 813, 814

Australia, 253, 554

Austria, 184, 766, 923, 924

Avril, barón de, 231

Ayacucho, 124, 568

Ayacucho, batallón, 417, 568

Ayacucho, batalla de, 265, 613

Ayacucho, vapor, 183, 288, 423, 674

Ayulo, Octavio, 132

Azapa, valle de, 527

Azcárate, Ramón, 356, 362

B

Baca, Manuel, 132

Baglieto, Benito, 898

Baja, punta, 523

Balaguer, amanuense Enrique, 46, 358

Balladares, maquinista Emilio, 375

Ballard, marinero, 380

Ballenitas, 737

Ballestas, vapor, 688

Ballivián, presidente boliviano José, 205

Ballivián, marinero P., 641

Balta, capitán de corbeta Francisco, 142, 899, 901

Balta, general José. 43, 80, 118, 344, 351, 513, 757, 761

Balta, alférez de fragata Juan Francisco, 469

Bandini, doctor M., 356
Baquedano, general Manuel, 400
Bar, Augusto, 132
Barandiarán, guardiamarina Carlos, 132, 136, 137, 396
Barandiarán, Isaac, 132
Barbagelata y Diviza, armadores, 297
Barbier y Fenestre, constructores de faros, 297, 298, 299, 900
Barinaga, doctor Manuel, 126, 134
Barloque, teniente 1° José, 428, 453
Barra, comandante, 415
Barranco, 528
Barranquilla, 835
Barreira, Buenaventura, 898
Barreiro y Cía., armadores, 297
Barrenechea, Augusto, 751
Barreño, armador A., 297
Barrera, ayudante de máquinas, Juan A., 765
Barrera, capitán de navío Lino de la, 362, 543, 692, 901
Barrera, teniente 1° Manuel de la, 495, 741
Barrionuevo, practicante de medicina Alejandro, 390, 393
Barrionuevo, practicante de medicina Manuel, 768
Barrios, prefecto Samuel, 344
Barroso, Ricardo, 132
Basadre, practicante de medicina, Carlos A., 768
Basadre, doctor Enrique, 371, 638, 639, 640, 644
Basadre, Jorge, 279, 280, 334, 335, 615, 637, 657, 822, 938, 939, 950, 951, 955
Basagoitia, Narciso, 132
Basaguenese, barca, 898
Basurco, Santiago, 829
Batala, Ernani L., 261
Baterías de Arica, 93, 355
Baterías del Callao, 91, 92, 542, 543, 544, 553, 566, 728
Bayona, teniente 2° Nicolás, 898
Bazauri, amanuense Eulogio, 46
Bazo y Basombrío, Juan, 818
Becerra, oficial 1° Francisco, 691, 901
Becerra, oficial 1° José, 794, 800
Becerra, capitán de fragata José del Carmen, 417, 421, 423, 613, 899
Becerra, Julio, 829
Becerra, teniente 1° Manuel, 390
Becerra, Ricardo, 280
Becerra, oficial 2° Santiago, 357
Bedford, almirante Frederick, 170
Bedoya, sargento mayor Teodoro, 357
Bélgica, 740, 780, 785, 929
Bellavista, 548
Belle, buque, 664
Bello, Andrés, 493, 819
Benavides, general Antonio, 342, 614, 623
Benavides, capitán de fragata Emilio, 96, 128, 134, 453
Benavides, capitán de corbeta José Benigno, 357
Benavides, archivero Julio, 428
Benavides, Manuel A., 899
Bengoa, armador José M., 297
Benites, E., 127
Benites, teniente 2° Heriberto, 726
Benites, teniente 2° Julio, 428, 453
Bergman, Federico, 132
Berlín, 834
Bermúdez, coronel, 568
Bernales, alférez P., 549
Berríos, espía chileno, 792
Betancourt, soldado L., 641
Bezada, coronel José A., 456,
Bidarte, armador Basilio, 297
Billinghurst, Guillermo, 409
Birkenhead, 289
Bismarck, Otto von, 211
Blanco Encalada, 554
Bogotá, 483, 484
Bolívar, Simón, 204, 259
Bolivia, vapor, 107, 288, 399
Bolivia, 27, 31, 32, 39, 40, 42, 50, 51, 57, 59, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 78, 79, 80, 81, 166, 168, 175, 199, 203, 204, 205, 207, 208, 210, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 226, 227, 228, 229, 231, 232, 234, 235, 236, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 249,

250, 251, 252, 253, 255, 256, 257, 258, 259, 261, 263, 266, 267, 268, 275, 278, 279, 282, 287, 288, 289, 290, 291, 332, 335, 337, 338, 339, 340, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 353, 357, 398, 399, 402, 405, 412, 473, 479, 484, 487, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 523, 524, 528, 530, 531, 535, 541, 542, 552, 554, 570, 582, 583, 584, 586, 587, 598, 600, 601, 602, 662, 665, 675, 692, 696, 703, 756, 792, 806, 807, 816, 817, 818, 819, 821, 822, 823, 825, 831, 832, 897, 942, 951
Bolognesi, coronel Francisco, 342
La Bolsa, diario de Arequipa, 122, 222
Bomberos, 266 (Unión Chalaca)
Bonar, maquinista James, 394, 396, 766
Bondy, alférez de fragata Carlos, 370, 639, 640
Bonhomme, teniente 2° Nemesio, 899
Bonilla, historiador Heraclio, 282, 285
Boom, carbonero John, 719
Borgoño, Pedro F., 132
Botsford, maquinista Benjamín, 463
Boysset, armador Juan, 297
Bradford, teniente Robert B., 725, 731, 944, 946
Brasil, 231, 253, 533, 813
Bravo, ministro uruguayo, 703, 807
Bravo, capitán secretario Manuel I., 600, 715, 812
Bravo, Ricardo, 132
Bravo, oficial 2° Zenobio L., 46
Bresani, Jorge, 830
Brigada de Artillería, 465
Bristol, 733
Britannia, vapor, 289
Bronny, contralmirante R., 184
Brown, marinero Abraham, 753
Browne, 190
Brujas, 764
Bruselas, 683
Bryan, maquinista Arthur, 394, 766
Buckley, Tomás, 132
Buenaventura, 764
Buendía, general Juan, 76, 252, 342, 422, 423, 457, 570, 623, 668
Buendía, ayudante de máquinas Juan C., 370, 371, 765
Bueno, doctor Bruno, 30
Bueno, aspirante Bruno E., 129, 132, 133, 137, 374, 622, 675
Bueno, Ismael E., 132
Bueno, alférez de fragata Ramón, 396
Buenos Aires, 253, 254, 325, 532, 533, 662, 767, 813, 834
Bullack, maquinista Federico, 429
Bulnes, Gonzalo, 399, 401, 402, 447, 686, 701, 928, 931, 933, 942
Burdeos, 288
Burga, ayudante de máquinas Luis Nemesio, 478
Bustamante, inspector de Resguardo Andrés, 422
Bustamante, aspirante Jesús, 132, 495
Bustamante, contador José, 390, 393
Bustamante, capitán Mariano, 374, 568, 619
Bustamante, general Pedro, 76, 110, 114, 342, 470, 570, 932
Bustamante, general R., 457

C

Caballero, armador Marcelino, 297
Cabello, secretario Gerardo, 810
Cabello, Pedro, 322
El Cabezo, 529
Cabieses, teniente 2° Ezequiel, 495
Cabieses, capitán de navío Hercilio, 128, 133, 692, 901
Cable submarino, 167, 168, 210, 292, 414, 447, 491, 533, 534, 535, 551, 673, 680, 688
Cabo Blanco, 467, 521
Cabotaje, 295, 296, 297, 351
Cabrera, Arturo, 132
Cabrera, aspirante Augusto, 478
Cáceres, coronel Andrés Avelino, 568
Cáceres, capitán de navío Hipólito, 128, 133, 138, 139, 141, 900
Cáceres, capitán de fragata Simón, 899
Caivano, Tomás, 280, 281, 335
Cajamarca, 352
Calama, 254, 257, 278, 399, 524
Caldera, 156, 167, 175, 182, 216, 218,

222, 224, 225, 239, 242, 255, 288, 289, 292, 338, 437, 447, 448, 449, 522, 523, 524, 533, 534, 537, 538, 668, 697
Calderón, aspirante Carlos, 132, 495
Calderón, teniente 2° Gumersindo, 767
Calderón, Juan 830
Calderón, Pedro José, 830
California, 253
Callao, 54, 55, 56, 57, 60, 65, 72, 75, 83, 87, 88, 91, 92, 93, 98, 101, 102, 103, 108, 109, 110, 112, 113, 115, 117, 121, 123, 124, 140, 144, 146, 148, 149, 150, 151, 153, 154, 155, 156, 164, 166, 170, 173, 175, 180, 200, 208, 231, 239, 248, 249, 260, 266, 273, 275, 277, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 295, 297, 299, 300, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 341, 353, 364, 365, 368, 369, 373, 375, 377, 378, 380, 384, 385, 388, 389, 397, 400, 401, 412, 414, 425, 426, 437, 442, 443, 444, 447, 448, 452, 455, 457, 458, 461, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 471, 475, 476, 478, 480, 485, 486, 487, 488, 490, 491, 498, 499, 500, 502, 503, 505, 506, 518, 529, 530, 532, 533, 534, 535, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 544, 545, 550, 551, 555, 557, 558, 559, 560, 566, 571, 572, 582, 583, 584, 585, 587, 588, 592, 593, 597, 598, 599, 600, 602, 608, 609, 625, 636, 637, 640, 653, 654, 656, 657, 658, 659, 667, 668, 669, 673, 674, 675, 679, 683, 684, 685, 686, 687, 689, 690, 691, 692, 693, 694, 695, 698, 701, 702, 705, 709, 711, 713, 714, 716, 717, 718, 722, 723, 725, 726, 728, 729, 730, 732, 733, 736, 738, 739, 742, 744, 748, 749, 752, 756, 758, 766, 768, 769, 770, 772, 773, 775, 787, 788, 791, 792, 800, 802, 804, 810, 811, 812, 814, 816, 821, 823, 826, 827, 829, 833, 897, 899, 900, 902, 904, 906, 927, 931, 933, 934, 937, 941, 945, 947, 953
Callao, batallón, 141, 429, 467, 485, 503
Camaño. Pedro, 791
Camarones, quebrada de, 104, 457, 464, 505, 507, 520, 522, 687, 698 (río), 831
Cambridge, Universidad, 332
Campo, José Rodolfo del, 437, 438, 451, 485, 486, 502, 613, 624, 625, 626, 635, 637, 638, 640, 642, 644, 679, 680, 682, 697, 701, 811, 829, 930, 933, 936, 941, 942
Campusana, armador Isidro, 297
Canales, practicante de medicina José Ignacio, 375, 622
Canave, soldado, 666
Candamo, Carlos, 732
Candamo, Manuel, 830
Canevaro, César, 662, 828, 830
Canevaro, José Francisco, 68, 70, 252, 288, 664, 665, 708, 724, 725, 736, 739, 740, 741, 749, 775, 780, 782, 783, 784, 949
Cañete, 292, 532
Cañote, alférez de fragata José Antonio, 478
Cañones, 72 (Blakely, Rodman), 91
Capelo, ingeniero Joaquín, 134
Capurro, armador J. Manuel, 297, 898
Caracoles, 182, 219, 238, 254, 531, 661
Carbajal, capitán de navío Manuel Melitón, 46, 133, 358, 362, 363, 374, 560, 613, 619, 620, 622, 668, 926
Carballo, Artemio, 132
Cárdenas, soldado J., 641
Cárdenas, coronel M. de, 599, 812
Cárdenas, marinero M., 626
El Caribe, 533
Carlos V, rey de España, 211
Carlson, cabo de fogoneros Samuel, 719
Carmen Alto, 661, 667, 695
Carranza, calderero Carlos, 391
Carranza, teniente de infantería Cruz, 428
Carranza, doctor L., 209
Carrasco, teniente 2° Bernabé, 692, 901
Carrasco, capitán de navío Eduardo, 296, 297

Carrasco, capitán de navío Francisco, 362, 810, 901
Carrasco, capitán de corbeta Manuel María, 543, 692, 901
Carreño, guardiamarina Pedro A., 463
Carreño Deheza, teniente 1° Enrique, 461
Carreño Gasso, capitán de navío Enrique, 82, 101, 133, 143, 358, 619, 765
Carreño Gasso, capitán de navío José Rosendo, 692, 901
Carreño Gasso, capitán de navío Pedro José, 764
Carretas, punta, 604
Carrillo, capitán de navío Camilo N., 64, 75, 77, 116, 125, 126, 127, 129, 135, 151, 152, 153, 154, 252, 317, 323, 358, 361, 393, 394, 396, 397, 398, 492, 559, 560, 574, 575, 595, 600, 689, 702, 745, 761, 766, 794
Carrillo, teniente 2° Genaro, 142
Carrillo, teniente 2° Gerardo, 390
Carrillo, José M., 132
Carrillo, sargento 1° Manuel, 641, 642, 801
Carrillo, Martín V., 132
Carrillo y Ariza, coronel Manuel, 342
Carvajal Pareja, Melitón, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 335, 726, 927, 928, 931, 934, 938, 947, 948, 950, 956
Carvajal de Prat, Carmela, 625
Casampungue, minas de, 279
Casanova, capitán de navío Gregorio, 46, 49, 83, 135, 145, 358, 362, 633, 637, 691, 741, 898, 901
Casapía, subteniente Ruperto, 370
Casasmatas, 369
Caseñe, armador Santiago, 297
Casma, 120, 899, 901
Casma, vapor, 289
Casós, Fernando, 75
Castañón, coronel Emilio, 127, 133, 552, 568
Castilla, escuadrón, 569
Castilla, mariscal Ramón, 48, 204, 205
Castilla, amanuense Víctor, 357
Castillo, capitán de corbeta chileno Luis A., 186
Castillo, director de ambulancia, Luis del, 356
Castillo, maquinista Santiago, 391
Castillo y Alegre, cirujano Leonardo R. del, 101
Castro de Mendoza, vicealmirante Mario, 294, 336
Castro Tramaría, doctor, 128
Cater, Baldomero, 132
Cater, capitán de corbeta Fidel, 488, 543
Catorce de Febrero, periódico de Antofagasta, 202, 231
Cavancha, 628
Cavaza, armador Manuel, 297
Cavenecia, capitán de navío Ricardo, 358, 745
Cavenecia, aspirante Ricardo, 132, 137, 429, 463
Cavero, teniente 1° Justiniano, 370
Cavero, teniente 2° Octavio, 138, 370
Cavero, contador Pablo, 396
Cayo Córdova, Percy, 325
Cazadores del Cuzco, batallón, 568
Cazadores de la Guardia, batallón, 124, 568
Cazadores de Tacna, escuadrón, 504
Cazorla, presidente de Panamá, José Ricardo, 468
Celis, practicante de medicina Juan P., 490
Cenice, pescador italiano Francisco, 693
Censos, 248
Centroamérica, 792
Cerdeña, 923
Cerro Azul, 899
Cerro de Pasco, 341, 353
Cisneros, Luciano Benjamín, 708, 780, 782
Cisneros, general Pedro, 692
Claro, Lorenzo, 215
Clayton, Lawrence, 469, 725, 733, 932, 943
Clorinda, goleta chilena, 669
Club Nacional, 703
Clyde Vale, barca inglesa, 424, 425
Cobian, capitán de navío Juan Bautista,

102, 103, 104, 110, 358, 442, 691, 901
Cobija, 182, 184, 202, 203, 205, 254, 255, 256, 399, 466, 522, 524, 537, 538, 554, 661, 668, 670, 674, 675, 681, 682, 723
El Cobre, 167, 533, 554
Cochabamba, 218, 230, 240, 253, 254, 289, 332
Cock y Cia., 384, 385
Cock, maquinista Samuel, 109, 367, 443, 480, 711, 746, 747
Colegio Militar, 342
Coles, punta de, 492, 528, 677, 678
Coles, Cowper, 710
Collazos, capitán de corbeta Arístides, 488
Colo Colo, torpedera chilena, 741
Coloma, José D., 261
Colombia, 288, 469, 480, 483, 484, 749, 780, 792, 825, 929
Colón, 289, 468, 484, 725, 726, 739, 740, 784, 813
Colón, vapor, 475, 739
Colonna, Cristóbal, 148
Colorado, playa, 615
Colquhoum, maquinista Thomas Charles, 114, 396
Columbia, vapor, 109
Columna de Honor, 569
Columna Naval, 409, 569
Columna de Policía de Tacna, 548, 569
Colunga, José M., 828
El Comercio, periódico de Lima, 30, 31, 39, 40, 57, 58, 59, 64, 65, 75, 76, 92, 93, 96, 98, 101, 103, 107, 109, 111, 113, 114, 115, 118, 120, 122, 123, 124, 125, 126, 128, 130, 134, 139, 143, 147, 152, 167, 168, 175, 182, 184, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 209, 213, 222, 227, 228, 230, 232, 233, 234, 235, 239, 240, 241, 244, 247, 248, 249, 253, 259, 261, 264, 266, 279, 287, 288, 290, 291, 293, 300, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 348, 356, 368, 380, 404, 422, 427, 428, 429, 434, 436, 437, 438, 449, 451, 452, 454, 464, 467, 478, 480, 483, 486, 493, 533, 534, 599, 613, 615, 626, 638, 691, 693, 700, 702, 703, 704, 705, 791, 795, 805, 806, 808, 809, 810, 811, 813, 815, 816, 831, 926, 927, 928, 930, 931, 932, 933, 934, 935, 936, 938, 939, 942, 943, 949, 950, 951, 952, 954, 955, 956
El Comercio, periódico de Iquique, 113, 234, 700
El Comercio, periódico de La Paz, 219, 231
Comercio exterior, 283, 284
Comisaría General de Marina, 342
Comisión Consultiva de Operaciones Navales, 362, 363
Comisión Hidrográfica del Amazonas, 599, 812
Compañía del Carguío del guano, 733
Compañía Explotadora de Lota y Coronel, 786
Compañía General Trasatlántica, 289
Compañía Mala Real (The Royal Mail), 289
Compañía Salitrera Nacional, 60
Compañía de Salitre y Ferrocarril de Antofagasta, 30, 61, 212, 213, 214, 218, 219, 220, 221, 222, 226, 233, 240, 337, 338, 523, 553
Compañía Sudamericana de Vapores, 180, 181, 206, 288, 289, 290, 291, 294, 300, 302, 401, 421, 425, 448, 535, 553, 572, 784, 786, 787, 791
Concha y Toro, Melchor, 216, 257
Conchán, playa, 528
Condell de la Haza, capitán de fragata Carlos, 614, 628, 629, 635, 638, 639, 643, 696
Confederación peruano-boliviana, 50, 205, 280, 823
Constitución, 183, 184
Constitución, columna, 365, 366, 375, 382, 387, 396, 429, 440, 495, 497, 640, 641, 642, 763, 800, 801, 802, 803, 926, 950
Contreras, coronel Santiago, 342
Contreras Villanueva, amanuense M., 46

Copiapó, vapor, 179, 446, 447, 448, 785
Copiapó, 242, 254, 530, 533
Coqueta, goleta, 674, 675, 681, 682
Coquimbo, 289, 538, 568
Coquimbo, vapor, 65, 125
Cornejo, punta, 490, 607
Cornejo, capitán de artillería M., 549
Coronel, 553, 554, 786
Coronel Zegarra, capitán de fragata Neracio, 543
Corpancho, teniente 1° Carlos, 390
Corpancho, secretario Teobaldo E., 342, 715
Corrales Melgar, ministro Juan, 343, 344, 354, 594, 825
Correa, Enrique, 132
Correa y Santiago, Pedro, 356
Correo, 210
Corriente de El Niño, 522
Corriente Peruana 521, 530
Cotera, ministro general Manuel González de la, 78, 455, 456, 568, 704, 790
Cotera, Mario la, 132
Cotopaxi, vapor, 289
Cottes, oficial 2° Miguel, 390
Courtheaux, profesor de esgrima, 127
Covadonga, corbeta chilena, 177, 181, 183, 184, 187, 188, 190, 201, 202, 206, 389, 465, 564, 607, 608, 609, 611, 612, 613, 614, 615 (combate), 618, 628, 629, 630, 631, 634, 635, 638, 639, 642, 643, 648, 652, 654, 658, 659, 660, 661, 666, 667, 668, 670, 673, 675, 683, 684, 686, 694, 695, 696, 709, 771, 834, 835
Credit National, periódico francés, 833
Crescent City, vapor, 473, 487
Cruz Roja, 645
Cruzat, teniente 1° Belisario, 461
Cucalón, voluntario Antonio, 619, 676, 678, 679
Cuentas, subteniente José Luis, 488
Cueto, capitán de fragata Lino M., 899
Cumberland, blindado USA, 618
Cusco, 123, 568

CH

Chacabrico, 699
Chacabuco, corbeta chilena, 177, 181, 182, 183, 184, 187, 188, 190, 201, 202, 404, 414, 415, 416, 417, 446, 563, 674, 678, 687, 688
Chacaltana, practicante de medicina Adolfo, 768
Chacaltana, doctor Cesáreo, 210, 806, 828
Chacón, Claudio, 650
Chacón Hurtado, Domingo, 650
Chala, punta, 604
Chala, vapor, 289
Chala, 519, 679, 899
Chalaco, vapor, 79, 80, 82, 83, 94, 120, 121, 148, 149, 154, 157, 158, 197, 328, 358, 389, 448, 449, 455, 456, 457, 458, 461, 462, 463, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 476, 478, 485, 498, 499, 506, 545, 547, 549, 551, 559, 560, 568, 598, 599, 600, 602, 603, 604, 608, 642, 645, 646, 666, 667, 668, 669, 670, 675, 717, 723, 726, 728, 744, 747, 758, 761, 773, 776, 801, 816, 931, 932, 934, 937, 944, 946, 948
Chambers, fogonero Joseph, 719
Champeaux, señor, 900
Chancay, 899
Chanchamayo, 793, 824
Chanchamayo, cañonera, 111, 181, 388, 444
Chañaral, 167, 449, 533, 553, 938
Charley, maquinista James M., 766
Charún, capitán de corbeta Francisco, 488
Chávez, marinero B., 626
Chávez, aspirante Enrique, 132, 463
Chávez, soldado F., 641
Chávez, teniente 1° Julio, 495
Checa, teniente 2° Ignacio, 390, 901
Checle, práctico Guillermo, 615
Chester, ingeniero Stephen, 471, 725, 726, 728, 730, 749, 750, 751
Chicla, 292
Chiesa, armador Manuel, 297
Chilca, 292, 532
Chile, 27, 28, 32, 40, 41, 42, 48, 50, 51, 57, 58, 60, 62, 63, 64, 65, 66, 67,

68, 70, 72, 73, 74, 78, 79, 80, 81, 88, 148, 153, 156, 166, 167, 168, 180, 181, 182, 183, 184, 188, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 207, 208, 210, 212, 213, 214, 216, 217, 218, 219, 220, 223, 224, 225, 227, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 285, 291, 292, 293, 302, 332, 333, 335, 337, 338, 340, 345, 346, 348, 350, 355, 356, 398, 399, 402, 409, 411, 412, 415, 425, 426, 447, 449, 450, 452, 454, 455, 468, 479, 483, 484, 487, 512, 513, 514, 515, 517, 518, 520, 521, 533, 538, 552, 554, 555, 564, 572, 582, 583, 584, 586, 587, 596, 598, 601, 651, 655, 665, 669, 674, 682, 685, 693, 706, 724, 725, 740, 753, 755, 764, 767, 780, 781, 782, 785, 792, 803, 804, 805, 807, 809, 812, 813, 814, 817, 818, 819, 820, 821, 822, 823, 824, 825, 826, 827, 828, 829, 831, 832, 833, 835, 929, 937, 943
Chililaya, 203, 289, 531
Chiloé, 521
La Chimba, caleta, 523, 552
Chimbote, 292, 899
China, 154, 293
Chincha, islas, 498, 524, 603, 604, 765, 899
Chincha, 112, 532
Chipana, punta, 430, 432 (combate), 434, 436, 437, 444, 452, 558, 563, 682 (combate), 683, 710, 761, 800, 835
Chiquinata, 525, 629
Chiuchiu, 524
Choice, velero inglés, 668
Chorrillos, 175, 266, 281, 292, 380, 528, 532, 533, 545, 926
Chosica, 292
Chota, 353
Christiancy, Isaac P., 596, 601, 646, 691, 693, 935, 939, 942, 956
Chucamata, 525
Chucuito, 98, 529, 540, 788

D

Daily Telegraph, periódico de Londres, 833
Dall'Orso, señor, 464
Danubio, río, 742
Le Dantec, capitán de fragata chileno G.F., 785, 786, 787, 948, 949, 955
Dávalos, R., 210
Dávila, coronel, 613
Dávila, prefecto Justo Pastor, 405, 410, 457, 817
Dávila, teniente 2° Manuel Francisco, 495, 508, 767
Dávila, amanuense Miguel, 357
Daza, general Hilarión, 30, 65, 68, 73, 76, 168, 203, 230, 237, 239, 240, 254, 255, 258, 259, 279, 357, 457, 465, 503, 505, 548, 550, 567, 570, 600, 608, 653, 666, 811, 814, 816, 831
Les Debats, periódico francés, 832
Deglane, doctor Carlos, 390, 393
Delboy, Alejandro, 901
Delfín, coronel R., 543
Delgado, ingeniero Eulogio, 471, 472, 473, 744
Delgado, teniente 1° Manuel, 545, 549, 566
Dellepiane, coronel Carlos, 547, 550, 552, 933, 935
La Democracia, periódico de La Paz, 28, 203, 213, 218, 219, 337, 349
Denegri, Aurelio, 830, 898
Denegri Luna, doctor Félix, 331, 929, 932, 933, 934, 939, 942, 943, 944, 945, 946, 948, 950, 955
Derteano, Dionisio, 704, 830
Detann, capitán de corbeta Agustín, 899
Deustua, escribano Alejandro O., 357
Devaluación del Sol, 72
Dianderas, doctor Ignacio, 118, 134, 371
Díaz Seminario, capitán de navío Emilio, 901

Diez, teniente coronel Roberto, 46
Diez Canseco, teniente 2° Fermín, 373, 374, 613, 622, 668, 681
Diez Canseco, doctor Joaquín, 463
Diez Canseco, Juan Manuel, 829
Dinamarca, 766
Dirección de Marina, 44 (organización), 46 (personal)
Dodero Hermanos, armadores, 297
Domínguez, soldado M., 641
Donayre, capitán de corbeta Gustavo, 142
Donayre, capitán de corbeta Nataniel, 899
Doria Medina, Eulogio, 229, 230
Dorward o Darward, maquinista J., 371, 646, 719
Dos de Mayo, regimiento, 41, 124, 568
Dos de Mayo, combate (2.5.1866), 91, 265, 613
Dovali, armador M.J., 297
Dowley, herrero, 507
Dreyfuss, Augusto, 780
Driscoll, maquinista John, 463
Duarte, C., 828
Duendes, caleta, 673, 675
Dueñas, Ramón, 132
Duffó, teniente 2° Pablo Aquilino, 901
Dulanto, doctor Manuel, 134
Dulanto, doctor Martín, 356
Durán, teniente de infantería Daniel, 396

E

Ecuador, 204, 205, 266, 268, 288, 737
Echegaray, ingeniero F., 544
Edelmira Ugarte, barca, 898
Edith Loma, fragata inglesa, 676
Edwards, Agustín, 215, 217
Effio, capitán, 544
Ejercicios de Tiro, 377
Ejército de Reserva, 353
Ekdhal, Wilhelm, 547, 548, 553, 934, 935
Elcorrobarrutia, capitán de navío José, 46, 49, 803
Eldredge, capitán de corbeta Enrique, 899
Elena, pailebote, 898
Elena, balandra, 898
Eléspuru, guardiamarina Carlos, 370, 640, 644
Eléspuru, coronel Norberto, 342, 353
Elespuru, ingeniero Teobaldo, 600, 812
Elguera, Manuel, 830
Elguero, Pedro A., 898
Elías, José, 132
Elías, Juan, 132
Elías Bonnemaison, aspirante Manuel, 132, 374, 622
Elías Murguía, capitán de navío Julio J., 331
Elmore, ingeniero Teodoro, 93, 134, 544
Elster, Jorge, 656
Emilia, barca chilena, 675, 723, 903
Emma Torres, velero inglés, 675
Ems, 211
Enganche de personal, 147, 164, 183 (chilenos)
Epsilon, cañonera, 940
Errázuriz, diputado Isidoro, 31, 214, 217, 224, 264
Escala, general Erasmo, 400
Escobar, aspirante Emilio, 132, 137, 428
Escobedo, marinero José, 369
Escobedo, Juan de Dios, 829
Escribens, Tomás, 766
Escuadra Aliada peruano-chilena 1866, 153
Escuadra de Evoluciones, 80, 108, 120, 153, 154, 155, 156, 157, 362, 443, 525, 559, 560, 761, 936
Escuela de Aprendices de Marineros o de Grumetes, 138, 139, 141, 146, 148, 329, 711, 712, 760, 903
Escuela de Artes y Oficios, 40, 745
Escuela de Clases del Ejército, 42, 92
Escuela de Condestables, 139, 140, 141, 760
Escuela de Maquinistas, 760
Escuela Naval, 89, 116, 125, 126, 130, 134, 135, 136, 152, 154, 317, 318, 319, 320, 323, 329, 691, 760, 761, 763, 768, 794, 795, 796, 797, 798, 799, 800, 910, 942, 949, 950

Esmeralda, corbeta chilena, 177, 181, 183, 184, 187, 188, 190, 201, 202, 404, 415, 446, 465, 563, 581, 607, 608, 609, 611, 612, 613, 614, 615 (combate de Iquique), 616, 618, 619, 620, 623 (hundimiento), 625, 639, 645, 646, 647, 648, 652, 654, 658, 659, 660, 666, 668, 669, 683, 684, 686, 689, 694, 695, 696, 707, 709, 711, 712, 714, 718, 720, 768, 834, 835, 902, 903, 904
Espantoso, Miceno, 704
España, 241, 279, 289, 413, 725, 757, 823, 954
Espiell, doctor Ricardo M., 428, 437, 829
Espina Ritchie, Pedro, 651
Espinosa, capitán de fragata Manuel Ignacio, 127, 128, 133, 323, 396, 745
Espinosa, diputado Ricardo Wenceslao, 41
Espinosa, alférez de fragata Roberto A., 488
Espinosa, alférez de fragata Ruperto, 544, 901
Espinosa, teniente 1° Vicente, 357
Espinoza, José R., 830
Espinoza, teniente 1° Miguel, 692
Espionaje, red de, 180, 790, 791, 792, 827
Espiro, carpintero Cosme, 753
Espolón, hundimiento por, 89, 618, 622 (*Esmeralda*), 623, 638, 683
Estado Mayor General de Marina, 341
Estados Unidos de Norteamérica, 71, 74, 116, 153, 155, 163, 175, 185, 190, 195, 231, 287, 289, 290, 291, 293, 430, 454, 532, 533, 535, 554, 560, 570, 582, 589, 596, 656, 682, 694, 724, 725, 732, 737, 738, 748, 750, 753, 761, 780, 785, 812, 813, 832, 929
El Estandarte Católico, periódico de Santiago, 220
Esteban, soldado José María, 626
La Estrella de Panamá, periódico, 468, 478, 480
Eta, cañonera, 940
Eten, puerto, 121, 167, 175, 292, 464, 480, 898, 900, 956
Europa, 58, 68, 70, 145, 148, 149, 153, 156, 175, 183, 187, 203, 211, 220, 287, 288, 289, 412, 413, 454, 487, 532, 533, 535, 554, 582, 656, 663, 665, 724, 725, 736, 737, 739, 740, 780, 782, 784, 785, 812, 813, 835
El European Mail, periódico de Panamá, 487
Evarts, secretario W.M., 596
Evening Standard, periódico inglés, 832
Express Speedie, compañía de navegación del Titicaca, 289, 292
Ezeta, J., 829

F

Fábrica de Pólvora, 475
Factoría Naval de Bellavista, 86, 95, 98, 99, 108, 109, 110, 113, 116, 119, 122, 143, 150, 152, 159, 378, 382, 384, 443, 470, 471, 540, 541, 655, 711, 721, 745, 757, 760, 770, 772, 902, 905
Fajardo, teniente coronel, 568
Falcón, maquinista Pedro, 371
Falconí, comandante P., 599, 812
Fanning, capitán de navío Juan Manuel, 545, 566, 635, 636
Faros, 297, 298, 299, 900
Felipe, artillero Julio, 719
Felpo, José, 898
Fernández Baca de Valdez, Graciela, 331
Fernández Dávila, teniente 2° Manuel, 142, 543
Fernandini, oficial 1° Ezequiel, 428, 459
Fernandini, capitán de fragata Pantaleón, 425, 701, 899
Ferré, capitán de corbeta Diego, 619, 669
Ferreñafe, 292
Ferreyros, capitán de navío Carlos, 121, 360, 387, 453, 559, 560, 761
Ferreyros, capitán de navío Manuel José, 81, 322
El Ferrocarril, periódico de Santiago, 217, 218, 221, 255, 258, 259

Fierro, ministro chileno Alejandro, 40, 57, 67, 74, 76, 214, 215, 218, 219, 230, 231, 234, 250, 275, 398, 399, 400, 518, 821
Figari, Bartolomé, 830
Firth, J.W., 412
Fitzsimons, maquinista Guillermo, 146
Flint, Charles, 468, 469
Flores, guardiamarina David, 428, 453
Flores, aspirante Florentino, 132, 137, 370
Flores, farmacéutico J., 622
Flores, aspirante Telésforo, 132, 488
Flores, ministro boliviano Zoilo, 73, 251, 349, 692, 703, 806, 814, 831
Flores y Goyburu, armadores, 898
Flores Guerra, teniente coronel José, 297, 366, 801
Folkierski, ingeniero Uladislao, 128, 134
Fonseca, Augusto, 132
Fonseca, cirujano J.R., 127, 321
Forcelledo, aspirante Pío, 132, 495
Fort, Emilio, 275, 356
Francia, 90, 211, 231, 236, 289, 293, 298, 408, 442, 665, 766, 783, 784, 923, 924, 929
Freire, general Nicolás, 353
Freire, capitán de corbeta Octavio, 387, 429, 453
Freire, capitán de fragata Ramón, 133, 373, 374, 620, 622, 626, 676, 717
Freyre, coronel Augusto, 342
Frías, Emilio, 132
Frías, capitán de corbeta Francisco M., 495
El Frontón, isla, 529
Fuente, Eduardo la, 132
Fuente, coronel P. de la, 543
Fuente Chávez, doctor Agustín de la, 901
Fuente Chávez, monseñor Germán de la, 127, 128, 134
Fuentes, calderero Erasmo, 391
Fuentes, ayudante de máquinas José Manuel, 370, 371
Fulton, maquinista Santiago o James, 463, 766

G

Gaceta Oficial, periódico de Berlín, 834
Gago, aspirante Edmundo, 488, 765
Gajardo Reyes, Ismael, 652, 653
Galápagos, islas, 522
Galera, punta, 900
Gales, 554, 718, 909
Galicia, 289
Galileo, pailebot, 898
Gallagher, Juan, 830
Galloso, practicante de medicina Pedro Fernando, 370, 371
Gamboa, amanuense Germán, 46
Gamarra, mariscal Agustín, 205, 296
Gamarra, Francisco, 132
Gamarra, José, 132
Gamero, guardiamarina Adolfo, 387, 488
Gamero, guardiamarina Enrique, 428, 453
Gana, José Ignacio, 696, 697
Ganoza, practicante de medicina Agustín, 390, 393
Ganoza, José F., 898
García, doctor A., 127
García, Aníbal, 132
García, soldado D., 641
García, marinero F., 641
García, marinero José, 369
García, José G., 898
García, capitán de navío José María, 85
García, doctor Lescadio, 134
García, aspirante Lizandro, 132, 137, 390
García, Lorenzo, 44
García, Manuel, 202
García, doctor Melchor, 127, 128, 134
García, capitán de puerto Pablo, 422
García, aspirante Senen o Zenón, 132, 478
García Calderón, doctor Francisco, 53, 54, 55, 325, 925
García y García, prefecto de Arequipa, 701
García y García, capitán de navío Aurelio, 44, 64, 75, 77, 96, 151, 152, 153, 154, 166, 252, 303, 358, 360, 380, 382, 383, 385, 388, 389, 426, 427, 428, 430, 431, 432, 433, 436, 437, 442, 443, 444, 445, 446, 448, 450, 451, 452, 453, 498, 500,

501, 517, 538, 540, 559, 560, 592, 595, 600, 601, 602, 611, 629, 642, 654, 704, 710, 712, 745, 746, 761, 771, 800, 811, 835, 930, 933
García y García, alférez de fragata Guillermo, 370, 634, 639, 640, 644, 704
García y García, ministro José Antonio, 76, 78, 350
García y García, teniente 1° Narciso, 370, 640
García Godos, doctor A., 127
García Maldonado, aspirante Javier, 132, 137, 370
García y Sanz, monseñor Pedro, 134
García Urrutia, teniente 2° Julio, 898
Gardito, armador Agustín, 297
Gárezon, teniente 1° Pedro, 138, 370, 617, 640, 644, 646, 647, 648, 651, 652, 653, 724, 936
Gargurevich, Grimaldo, 132
Gargurevich, Tomás, 132
Garland, comerciante Alejandro, 148
Gedeón, 211
Los Gemelos, roca, 630
Gendarmes, batallón, 463, 568
Gendarmes de Tacna, columna, 548, 569
Génova, 708
Gibbs, Anthony, 213
Gibbs y Cía., Richard, 68, 71, 72, 73, 74, 237, 412, 430, 929, 930
Gibbs, William, 213, 215, 217, 222
Gil, presbítero M., 127
Gil, Valentín, 830
Gil Cárdenas, alférez de fragata Manuel, 478
Ginebra, 357
Glaspy, ayudante de máquinas Eduardo, 373, 375
Godoy, ministro Domingo, 688, 792
Godoy, ministro chileno Joaquín, 40, 67, 68, 74, 76, 180, 210, 248, 256, 259, 265, 267, 268, 339, 341, 401, 412, 556, 818, 819, 823
Gómez, Francisco, 132
Gómez, comandante de Resguardo Juan de Dios, 692
Gómez, teniente 2° Manuel, 901
Gómez Sánchez, cirujano Julio, 496
González, maquinista Clodomiro, 391
González de Fanning, Teresa, 636
González Otoya, teniente 1° Teodoro, 387, 453
González del Real, teniente 1° Francisco, 898
González Vigil, capitán de corbeta Arístides , 495, 503
Gordillo, oficial 2° Santos Martín, 691, 901
Goycochea, Nicanor, 132
Goyeneche, ministro Juan Manuel de, 662, 665, 780, 781, 782, 783, 784, 939
Goyzueta, coronel Francisco, 342
Grace Hermanos, casa, 149, 288, 468, 471, 472, 473, 475, 502, 503, 507, 726, 728, 729, 730, 739, 780, 790, 932, 943, 947
Grace, Michael P., 468, 469, 725, 732, 736, 748
Grace, William R., 468, 469, 725, 727, 733, 748, 749, 750
Gran Bretaña, 282, 283, 285, 291, 411, 493, 780, 923
Gran Colombia, 204
Granaderos Cívicos de Arica, 548, 569
Granaderos Cívicos de Tacna, 548, 569
Granda, doctor José, 128, 134
El Granel, periódico, 638
Granier, coronel Alejandro, 831
Grant, J.A., 733, 734, 735
Grau Seminario, Miguel, 64, 75, 77, 99, 102, 117, 120, 124, 151, 152, 153, 154, 157, 158, 181, 252, 358, 359, 363, 373, 374, 377, 378, 379, 405, 465, 469, 470, 479, 525, 532, 557, 559, 560, 592, 595, 596, 597, 599, 601, 603, 604, 609, 610, 611, 613, 614, 615, 617, 618, 619, 622, 623, 624, 625, 629, 636, 637, 638, 639, 643, 644, 645, 646, 647, 648, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 657, 660, 661, 665, 667, 673, 676, 678, 679, 681, 682, 683, 697, 698, 699, 700, 701, 702, 703, 704, 705, 706, 709, 710, 711, 712, 713, 714, 716, 717,

718, 719, 720, 722, 723, 761, 768, 811, 934, 935, 937
Gregory, maquinista John, 388, 430
Griffin, capitán, 748, 750
Grueso, punta, 96, 104, 372, 525, 628 (combate), 629, 631, 642, 643, 652, 660, 675, 696, 834
Guacolda, torpedera chilena, 203, 737, 741
Guaina-Pisagua, bahía, 526
Guanillos, (véase Huanillos)
Guano, 525
Guardia Nacional, 52, 55, 56, 352, 353, 354, 356, 364, 365, 544, 552, 568
Guardia Urbana, 356, 826
Guayacán, 449, 553
Guayaquil, 204, 205, 538, 741
Guerra, capitán de navío Antonio C. de la, 111, 113, 358, 362, 388, 429, 432, 440, 445, 450, 451, 452, 456, 691, 761, 901
Guerra, capitán de navío Joaquín, 898
Guerra con el Ecuador, 204
Guerra con España (1864-1866), 89, 91, 181, 725, 757, 954
Guerra franco-prusiana, 210, 211
Guerra ruso-turca 1877-1878, 619, 753
Guerra de Secesión, 897
Guerrero, alférez de artillería José, 142, 357
Guerrero, armador Juan, 297
Guevara, alcalde F.J., 417, 420
Guillermo I, rey de Prusia, 211
Guillespie, maquinista Alejandro, 496
Guinocchio, armador Enrique, 297
Gutemberg, Juan, 211
Gutiérrez, revolución de los coroneles, 154, 800
Gutiérrez, capitán de corbeta Darío C., 127, 323, 461, 801
Gutiérrez, soldado E., 641
Gutiérrez, capitán de corbeta Ruperto, 370, 640
Gutiérrez, maquinista Toribio, 388
Guzmán, ministro Juan Esteban, 741, 897

H

La Habana, 293
Habbe, ingeniero Martín, 731, 751
Habich, ingeniero Eduardo de, 134, 747
Haight, George P., 725, 728, 729, 730, 749
Hamburgo, 287, 766, 785, 833, 834
Hampton Roads, 618
Hansa, buque de guerra, 834
Hardy, mecánico M.A., 731, 751
Harris, lancha, 473
Harris, Josias, 473, 502
Harris, peón Williams, 729, 746, 747, 748
Hartford, 725
Harvey, guardiamarina Héctor, 428, 453
Hattendorf, teniente USA J.B., 326
El Havre, 58
Hayne, James, 213, 214, 215, 216, 221
Haza, teniente 2° Alfredo de la, 370
Haza, contralmirante Antonio A. de la, 75, 77, 82, 83, 84, 85, 88, 92, 94, 95, 96, 101, 102, 122, 127, 128, 130, 133, 135, 140, 143, 144, 151, 152, 181, 300, 301, 357, 364, 383, 389, 398, 443, 466, 467, 470, 471, 472, 479, 485, 486, 487, 501, 502, 507, 638, 702, 771, 778, 779, 802, 805, 806, 903, 905
Haza, teniente 1° Arístides de la, 899
Haza, aspirante Arturo de la, 137, 370, 380
Haza, guardiamarina Benjamín de la, 387, 429, 453
Haza, capitán de navío, Diego de la, 901
Haza, teniente 2° Manuel Alfredo de la, 640, 644
Haza, teniente 1° Manuel Cosme de la, 429, 453
Haza, capitán de fragata Santiago de la, 112, 899
Haza, teniente 1° Viriato de la, 765, 898
Henriot, Mr. 682
El Heraldo, periódico de Cochabamba, 218, 230
Heredia, Eduardo, 829
Heredia, soldado José del Carmen, 641
Heredia, ingeniero José Segundo, 810
Heredia, Ricardo, 828

Herly, marinero J., 641
Hernández, coronel, 504
Hernández, capitán de fragata Fermín, 143, 899
Hernández, armador José, 297
Hernández, artillero José del Carmen, 719
Heros, teniente 2° Carlos de los, 138, 374, 622, 651, 652, 723, 936
Heros, capitán de corbeta Juan de los, 134, 138, 387, 765
Herrada, oficial 1° Pedro, 463
Herrera, Bartolomé, 493
Herrera, alférez de fragata Ricardo, 370, 640, 644
Herrera, comandante C., 599, 812
Herreshoff, lanchas, 729, 731, 732, 733, 734, 736, 737, 739, 740, 750, 751, 752, 753, 944, 945
Herreshoff, L. Francis, 734, 735
Herreshoff, James, 733, 735
Herreshoff, John, 733
Herreshoff, Nathaniel, 733, 734, 735
Hicks, gerente Cía. de Salitre George, 32, 214, 219, 237
Hidalgo, teniente 1° Eduardo, 370
Hidalgo, coronel Juan de Dios, 409
Hidalgo, maquinista Manuel, 396
Higueras, E., 828
Hill, marinero J.H., 723
Holguín, V., 825
Hormigas de Afuera, islas, 389, 658, 660, 686, 688
Huacho, vapor, 289
Huacho, 341, 467, 480, 495, 790, 899
Huamachuco, 352, 369
Huamán, soldado M., 641
Huancayo, 948
Huanchaca, 216
Huanchaco, 301, 767, 899
Huanay, vapor, 660, 696, 785, 786
Huanillos, 112, 288, 414, 415, 416, 430, 440, 441, 448, 452, 524, 525, 530, 554, 609, 668, 675, 678, 684, 694, 699, 899
Huantajaya, 526
Huanuco, 766
Huarmey, 175, 292, 480, 899, 901
Huáscar, monitor, 64, 79, 82, 83, 84, 89, 94, 99, 100, 101, 102, 108, 112, 119, 129, 137, 141, 146, 152, 153, 154, 156, 157, 158, 159, 161, 164, 165, 170, 188, 189, 190, 192, 197, 206, 207, 252, 255, 260, 303, 310, 332, 358, 364, 373, 375, 376, 377, 378, 379, 384, 389, 390, 391, 443, 464, 465, 466, 471, 479, 482, 498, 499, 506, 534, 541, 557, 559, 560, 561, 562, 565, 586, 587, 589, 590, 595, 597, 598, 600, 602, 603, 604, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 618, 619, 620, 622, 623, 624, 625, 626, 627 (impactos combate de Iquique), 635, 636, 637, 640, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 648, 649, 651, 653, 655, 657, 660, 661, 665, 666, 667, 668, 669, 670, 673, 674, 675, 676, 677, 678, 681, 682, 683, 687, 688, 689, 695, 696, 697, 698, 699, 700, 701, 702, 703, 704, 705, 707, 709, 711, 712, 713, 714, 716, 717, 718, 719, 720 (reparaciones), 722, 723, 724, 737, 738, 739, 740, 742, 757, 761, 768, 771, 772, 791, 801, 804, 810, 814, 834, 835, 902, 903, 904, 905, 906, 927, 936, 937, 938, 941, 943
Huerta, coronel José Benito, 543
Huertas, ayudante de detall A., 622
Hughes, maquinista Thomas, 146, 375, 430
Huguet, aspirante José Antonio, 132, 137, 463
Huidobro, Federico B., 829
Húsares de Junín, regimiento, 121, 123, 455, 463, 568

I

Ibáñez, comerciante de Arequipa, 222
Ibáñez, senador chileno Alfonso, 278
Iberia, vapor, 289
Ibiñaga, armador Eugenio de, 297
Ibis, vapor alemán, 288
Ica, 124, 292, 532, 533, 765, 804
Iladoy, teniente 1° Juan, 142, 765, 899
Ilenav, isla, 486

Ilo, 425, 442, 490, 521, 528, 530, 531, 581, 583, 584, 586, 676, 677, 699, 793, 899
Ilo, vapor, 65, 202, 288, 414, 424, 426, 498, 607, 608, 609, 611, 653, 654, 658, 659, 660, 686
Independencia, bahía, 899
Independencia, castillo de la, 529
Independencia, fragata, 79, 80, 82, 84, 86, 91, 94, 96, 97, 109, 137, 141, 146, 152, 153, 154, 155, 157, 159, 160, 164, 188, 189, 190, 192, 197, 200, 259, 303, 326, 330, 349, 358, 366 (municiones), 368 (incendio), 372, 377, 379, 389, 438, 464, 465, 469, 495, 498, 501, 550, 556, 559, 560, 561, 586, 587, 589, 590, 591, 595, 597, 598, 602, 603, 604, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615 (combate), 628 (combate), 631, 632, 633, 634, 635, 638, 642, 643, 645, 646, 648, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 660, 666, 667, 694, 695, 709, 712, 718, 723, 744, 761, 771, 801, 802, 812, 834, 926, 927, 936, 943, 950
Independencia, transporte chileno, 187, 188
El Independiente, periódico de Santiago, 221, 228, 237, 246, 835
El Industrial, periódico de Sucre, 230
Ingavi, batalla de, 205
Inglaterra, 108, 146, 148, 156, 187, 203, 216, 231, 236, 293, 370, 390, 444, 554, 557, 558, 565, 596, 600, 646, 737, 740, 741, 785, 909, 945
Ingli, Jorge, 773
Ingunza, aspirante Augusto, 488
International, revista, 734
Iquique, batallón, 409, 569
Iquique, 59, 68, 72, 102, 104, 107, 108, 110, 111, 112, 113, 122, 124, 125, 164, 166, 175, 235, 244, 248, 249, 255, 258, 268, 270, 288, 292, 293, 298, 327, 341, 342, 353, 356, 372, 374, 375, 398, 401, 403, 404, 407, 408, 409, 410 (bloqueo), 414, 415, 416, 417, 419, 420, 423, 426, 427, 433, 436, 437, 438, 441, 446, 447, 448, 449, 455, 456, 458, 465, 493, 511, 516, 517, 518, 519, 521, 525, 526, 527, 530, 531, 533, 537, 541, 552, 554, 555, 556, 562, 567, 568, 569, 570, 571, 572, 581, 582, 583, 584, 587, 588, 589, 590, 591, 599, 600, 602, 607, 608, 610, 611, 613, 614, 615 (combate), 616, 617, 619, 620, 626, 635, 638, 639, 642, 645, 646, 647, 648, 651, 652, 654, 657, 659, 660, 661, 666, 667, 668, 669, 674, 675, 676, 677, 678, 683, 684, 685, 686, 688, 691, 693, 694, 695, 696, 697, 698, 699, 701, 703, 711, 714, 716, 722, 728, 730, 744, 750, 752, 753, 771, 773, 775, 804, 811, 815, 824, 834, 899, 934, 935, 936, 938, 942
Iquitos, 824
Iriarte, Emilio, 132
Irigoyen, canciller Manuel, 28, 30, 31, 32, 34, 57, 63, 68, 75, 76, 103, 212, 256, 262, 268, 339, 340, 341, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 594, 704, 732, 748, 780, 785, 790, 806, 818, 897
Irujo, cirujano, Pedro, 428, 453
Isis, pailebote, 898
Ismar, peón Valentín, 729
Islay, vapor, 125, 142, 289
Islay, 341, 498, 528, 538, 597, 678, 831
Italia, 231, 464, 708, 780, 782, 834, 925
Italia, goleta, 898
Itata, vapor chileno, 148, 178, 288, 290, 291, 421, 425, 426, 659, 660, 661, 668, 669, 670, 696, 697, 753, 786
Ite, caleta, 504, 505, 506, 507
Izcue, ministro José Rafael de, 41, 42, 60, 63, 93, 150, 358, 594, 708, 752, 754, 759, 830, 947

J

Jacobs, Washington M., 741, 742, 743
Jaimes, José Luis, 210
Jaimes, Julio J., 806, 807
James, Marquis, 471, 725, 733, 750, 932, 943

Janequeo, torpedero chilena, 203
Japón, 154
Jauja, 353
Jiménez, teniente 2° Julio, 453
Jiménez Arce, cónsul A., 480
Jimeno, teniente 1° Antonio, 357
Jofré, general Manuel Othón, 570
Jones, John Paul, 207, 695
Jord, cocinero Edward, 719
Jorge, punta, 523
Journal de Commerce Maritime et des Colonies, 832
Journal of Latin American Studies, 332
Juana Luisa, barca francesa, 424, 425, 426
Julio César, 619
Junín, (batalla) 265, 344, 613
Junín, batallón, 352
Junon, vapor francés, 288
Junta Administradora de Donativos, 776, 780, 802, 829, 830, 949
Junta Central de Ambulancias, 356
Junta Central de Ingenieros, 544
Junta de Maquinistas, 711
Junta Reformadora de Ordenanzas Navales, 765, 794

K

Kaiser, buque austriaco, 618
Kellahert, capitán de navío francés, 934
Killey, marinero James, 380
King, capitán Adolfo, 355
King, almirante E.J., 755
King, J.W., 734
King of Italy, pontón, 363
Kosmos, vapor alemán, 288
Kosmos, compañía de navegación, 476

L

L.Maranchelli, goleta, 898
Laca, Miguel, 132
Lackawanna, buque USA, 378, 412
Lacombe, ingeniero Ernesto, 751
Laird Brothers, constructores navales, 289
Lama, aspirante Oswaldo, 132, 137, 370, 461, 469
Lama, alférez de fragata Reynaldo de la, 387, 429, 453, 463, 466
Lama, aspirante Tomás, 380
Lamar, vapor, 613, 614, 695, 785, 786
Lambayeque, 121, 149, 341, 538
Landa, soldado M., 641
Lanfranco, J.M., 749
Lanza, ministro boliviano Martín, 32, 57
Lara, coronel Enrique, 732, 736, 739, 780
Lara, capitán de navío Federico, 86, 95, 901
Larrabure y Unanue, Eugenio, 806, 807
Larrañaga, coronel Federico, 751
Larrañaga, oficial 1° Rafael, 794, 800
Larrea, teniente 1° Arnaldo, 428, 453
Larriva, maquinista Fidel, 391
Larriva, calderero Néstor, 391
Lastarria, Demetrio, 75
Lastres, teniente 2° Cristóbal, 428, 488
Lastres, Francisco, 132
Latorre, teniente coronel Elías, 506, 692
Latorre, capitán de fragata Juan José, 186, 431, 436, 448, 451, 452, 454
Lature, auxiliar Carlos, 715
Laura, vapor, 897
Laurie, maquinista James, 490
Lavalle y Arias de Saavedra, José Antonio de, 39, 58, 59, 60, 66, 67, 68, 69, 74, 75, 210, 231, 232, 234, 237, 240, 241, 243, 244, 245, 249, 250, 252, 253, 259, 262, 263, 268, 275, 333, 334, 338, 339, 398, 401, 403, 447, 663, 803, 821, 831
Lawton, I., 210
Lay, torpedos, 471, 472, 473
Lazarte, Exequiel, 829
Lebú, 553
Lee, ingeniero William, 471, 725, 728, 729, 745
Leguía, guardiamarina Carlos, 132, 136, 137, 396
Lemus, armador J. Aniceto, 297
León, teniente 1° Francisco, 369, 370
León, cirujano José Ignacio, 490
Leonard, condestable William, 145
Lewer, maquinista Enrique, 375, 722
Leyva, contador Francisco A., 478
Leyva, coronel Segundo, 353
La Libertad, 120, 121, 149, 453, 761

La Libertad, periódico de Buenos Aires, 253
La Liberte, periódico francés, 832
Lima, batallón, 455, 457, 568, 828
Lima, vapor, 288, 486
Lima, 31, 32, 40, 56, 57, 59, 60, 62, 71, 73, 75, 110, 121, 124, 140, 148, 180, 184, 208, 210, 213, 219, 222, 228, 229, 232, 237, 239, 240, 241, 243, 244, 246, 256, 263, 266, 276, 277, 278, 281, 292, 293, 324, 325, 326, 330, 332, 334, 335, 336, 338, 339, 341, 344, 345, 349, 353, 363, 377, 401, 404, 405, 434, 436, 438, 449, 457, 513, 529, 532, 533, 535, 540, 547, 556, 584, 586, 610, 646, 683, 687, 690, 692, 694, 700, 730, 732, 736, 749, 752, 780, 806, 814, 815, 824, 825, 826, 827, 828, 831, 835, 924, 925, 926, 932, 933, 939, 945, 948, 949
Límari, vapor, 613, 785, 786
Limeña, vapor, 94, 120, 123, 124, 125, 157, 158, 197, 358, 387, 426, 455, 470, 472, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494, 532, 549, 559, 568, 598, 599, 600, 602, 603, 604, 608, 688, 690, 726, 728, 729, 730, 738
Lira, Máximo, 224
Lisa, combate de, 618
La Lisera, 547, 550
Lissón, director de gobierno Carlos, 343, 448
Lissón, César, 132
Litrow, capitán de fragata H., 187
Liverpool, 287, 289
Llaguno, armador Macario, 148, 775, 776
Llaque, comisario Manuel Fernando, 357, 358, 764, 901
Llerena, Domingo, 170
Llosa, amanuense Manuel L., 46
Lluta, escuadrón, 548, 569
Loa, columna, 569
Loa, río, 72, 74, 200, 240, 246, 254, 258, 399, 414, 430, 431, 436, 440, 447, 452, 512, 518, 520, 522, 524, 831
Loa, vapor chileno, 178, 255, 288, 423, 661, 728, 786
Loa, pontón, 363
Loayza, José Jorge, 830
Loayza, Manuel, 626
Lobos, isla, 121
Lobos, punta, 525, 678, 899
Lockett, condestable Samuel, 145, 370
Lomas, 765, 899
London News, periódico, 742
Londres, 145, 170, 213, 214, 215, 216, 221, 330, 662, 761, 776, 780, 786, 833
Long Island, 733
López, Jacinto, 407
López, maquinista José Federico, 390, 391
López, capitán de navío chileno Juan E., 186
López, capitán de corbeta Luis, 717
López de Castilla, ingeniero, 300
López Gamaz, vapor, 416
López Martínez, Héctor, 79, 204, 207, 329, 330, 331, 332, 932, 934, 947
López Lavalle, general R., 498, 499, 600, 812
Loredo, J.F., 356
Lorente y Benell, Sebastián, 127, 128, 134
Loreto, 355, 824
Lota, 3, 180, 215, 226, 553, 554, 675, 723, 764, 786
Loyola, Cruz, 132
Loyola, Edmundo, 132
Loyola, Eduardo, 132
Luisa, vapor pontón, 94, 363
Luna González Pabón, Julio, 324, 325, 925, 931, 934, 939, 941, 944, 946, 948, 949, 951, 955
Lurín, 292, 532
Luxor, vapor alemán, 603
Luza, Mariano, 773
Lynch, Patricio, 282
Lyon, 175

M

Mac Callum, maquinista Archibald, 98, 370, 371, 646, 719
Mac Carley, maquinista Santiago, 719
Mac Carthy, maquinista James, 370, 371, 649

Mac Donald, Gilbert, 711, 746
Mac Gowen, fogonero Edward, 394
Mac Mahon, maquinista Samuel, 375
Mac Rines, fogonero Juan, 719
Macedo, doctor José Mariano, 356
Mackenne, maquinista Jaime, 496
Madrid, 335
Maestranza del Callao, 364, 378
Magallanes, estrecho de, 58, 148, 155, 166, 288, 487, 518, 537, 554, 555
Magallanes, cañonera chilena, 177, 181, 182, 183, 184, 187, 188, 190, 201, 202, 388, 404, 414, 415, 421, 423, 425, 430, 431, 432, 433, 434, 436, 437, 441, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 454, 476, 486, 490, 491, 492, 504, 546, 547, 564, 567, 607, 658, 659, 676, 678, 682, 683, 685, 686, 687, 688, 692, 697, 699, 701, 712, 753, 792, 930
Magicienne, fragata francesa, 318
Mahan, Alfred Thayer, 682
Maison de Santé, hospital, 275
Mala, 292, 532
Malabrigo, 898, 901
Maldonado, gobernador B.F., 417, 418, 420
Malvina, buque, 664, 783
Manco Cápac, monitor, 64, 79, 80, 82, 84, 94, 95, 101, 102, 113, 114, 115, 116, 119, 153, 155, 157, 162, 163, 164, 188, 195, 197, 206, 259, 326, 328, 358, 364, 394, 395, 396, 397, 398, 550, 559, 560, 562, 597, 599, 600, 691, 716, 761, 766, 810, 927, 928, 948
Manrique, doctor Federico, 134
Manzanares, teniente 2° José María, 545, 549, 566
Mapasingue, tratado de, 204
Maquinistas, 144, 145, 146, 351
La Mar, puerto, 524
Mar, general José de la, 204
Mar Brava, 529
Marañón, pontón escuela, 126, 130, 321, 385, 443, 729, 796
María, goleta, 898
María del Carmen, bergantín, 898
María Felicia, balandra, 898
Mariátegui, capitán de corbeta Leandro, 545, 549, 566
Marie, buque francés, 425
Markham, sir Clements, 946
Márquez, cónsul Luis E., 255, 726, 739, 740
Márquez, cónsul Samuel, 242, 243, 244, 245, 255
Marquina, capitán de fragata José María, 127, 129, 130, 323, 691, 794, 795, 796, 798, 901, 949
Marriot, Federico, 774, 776, 830
Marsella, 288
Marshall, general USA, 755
Marticorena, doctor J.F., 127
Martín, carbonero William, 719
Martínez, coronel boliviano, 499
Martínez, ayudante de máquinas Antonio, 390, 391
Martos, Ramiro, 696
Mary José, velero inglés, 675
Mason, Theodore B., 682, 683, 942
Matías Cousiño, transporte chileno, 179, 401, 677, 686, 687, 688, 689, 698, 786
Mathewman, fogonero Thomas, 394
Mathews, ayudante de máquinas Augusto, 375
Matos, alférez de fragata Federico, 428, 453
Maury, mecánico Chas E., 729
Maximiliano, buque austriaco, 618
Mayer, cabo de fogonero Adolfo, 719
Medelius, guardafaro, José, 900
Medina, Dorio, 57
Medina, teniente 1° Francisco, 478
Medina de More, Carmen, 636
Meiggs, teniente J.F., 683, 942
Mejillones, 182, 184, 240, 254, 421, 422, 521, 523, 524, 525, 526, 530, 532, 554, 582, 661, 669, 670, 674, 676, 696, 814, 899
Melena, oficial 2° Otoniel, 371
Melgar, Juan H., 132
Melgar, cirujano Tito, 495, 496
Melgar, capitán de fragata Mariano, 363
Melgarejo, Mariano, 253

Melnott, O.E., 298
Melo, Rosendo, 738, 932, 944, 946
Méndez, coronel A., 599, 812
Méndez, ministro Julio, 831
Mendiburu, general Manuel de, 353, 364, 382, 384, 385, 465, 468, 471, 472, 487, 492, 551, 645, 654, 692, 702, 705, 706, 707, 708, 715, 716, 723, 743, 768, 769, 775, 776, 791, 795, 810, 814, 815, 817, 903, 932
Mendívil, contador Rafael, 496
Mendizábal, Francisco B., 773
El Mercurio, periódico de Valparaíso, 75, 201, 220, 221, 225, 226, 228, 238, 242, 243, 257, 262, 278, 416, 447, 454, 658, 792, 814, 833
Merino, capitán José, 723
Meriux, capitán de artillería M., 549
Merriam, cónsul USA, 412
Mesa, capitán de fragata Felipe Santiago, 545, 549, 566
Meteoro, pontón escuela, 126, 321, 796, 797, 798
México, 208, 289, 331
Meza, teniente 2° Ismael, 461
Middendorf, Ernst, 208, 239, 331, 332, 333
Mifflin, Enrique, 132
Mills, maquinista Peter, 490
Minstrell King, velero inglés, 675
Miraflores, 528, 529, 532
Mirenghi, armador Felipe, 297
Miró Quesada, capitán de navío Gregorio, 117, 118, 119, 361, 390, 394, 560, 704, 745, 761
Miró Quesada, aspirante Joaquín, 132, 390
Miró Quesada, José Antonio, 209, 240, 259, 260, 335, 467, 468, 485, 486, 626, 806, 816, 817, 828
Miró Quesada Sosa, doctor Aurelio, 39, 324, 335, 437, 468, 816, 930, 932, 938, 950
Mississipi, río, 259
Molina, maquinista Ernesto, 375, 388
Molina, corresponsal Modesto, 438, 615, 622, 626, 811
Molina, sargento mayor Pantaleón, 899
Molle, 420, 525, 568, 644, 816
Mollendo, 65, 103, 111, 112, 113, 123, 125, 164, 175, 203, 222, 292, 293, 345, 414, 415, 417, 424, 425, 426, 447, 451, 455, 456, 457, 458, 472, 473, 476, 490, 491, 498, 503, 504, 505, 506, 528, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 537, 551, 555, 568, 581, 583, 584, 586, 599, 602, 609, 637, 653, 660, 662, 665, 678, 683, 688, 691, 692, 701, 702, 716, 793, 804, 811, 814, 815, 821, 831, 899, 937, 938
Monitor, buque USA, 618
Monroe o Monroy, buque nicaragüense, 424, 426
Monsalve, aspirante Próspero, 132, 137, 390
Montero, contralmirante Lizardo, 44, 75, 77, 152, 276, 474, 475, 479, 490, 545, 546, 547, 548, 549, 550, 566, 567, 569, 636, 642, 677, 801, 802, 811, 828, 934
Monterosa, J.G., 829
Montes, practicante de medicina Manuel Y., 768
Montevideo, 203, 897
Moquegua, 113, 205, 344, 352, 527, 531, 571, 582
Mora, aspirante Juan de, 477
Morales, capitán de fragata Froilán P., 127, 323, 691, 901
Morante, aspirante José Andrés, 132, 137, 370, 477
Morales Saavedra, aspirante José, 370
More, capitán de navío Juan Guillermo, 94, 95, 98, 155, 156, 157, 159, 359, 367, 368, 370, 373, 550, 559, 595, 596, 597, 604, 611, 613, 614, 615, 619, 628, 629, 630, 633, 634, 635, 636, 637, 638, 639, 640, 643, 644, 645, 646, 648, 655, 657, 683, 705, 761,
Moreno, bahía y cerro, 523
Moreno, coronel Augusto, 417, 420, 422, 423
Moscoso Melgar, Manuel, 830
Moxly, superintendente del ferrocarril, 468

Muelle y Dársena del Callao, 529, 541, 719, 788, 789
Mueller, subteniente Fernando de, 766
Mujica, Elías, 261, 829
Mulgrew, aspirante Juan H., 132, 394
Muñoz, capitán de navío Alejandro, 663
Muñoz, sargento mayor José, 46
Mur, teniente 2° Valerio, 901
Muro, Ismael, 829

N

La Nación, periódico de Lima, 324, 325, 835
El Nacional, periódico de Lima, 75, 98, 181, 199, 200, 204, 209, 220, 232, 233, 235, 239, 241, 246, 250, 525, 705, 795, 806, 807, 947
El Nacional, periódico de Chanchamayo, 824
Nantes, 764
Napoleón III, emperador de Francia, 211, 212
Naranjo, ministro de Venezuela, 807
Narvarte, Adalberto, 132
Narvarte, aspirante Arturo, 132, 137, 371
Narvarte, capitán Leonidas, 751
National, periódico francés, 832
National Geographic Magazine, 330
Naval War College Review, 326, 332, 947
Navarrete, marinero F., 641
Nazca, cabo, 500
Neto, Benito, 210, 533
Newport, 944
Nicaragua, 793, 898
Nieto, teniente 2° D., 549
Nolasco, capellán P., 599, 812
La Noria, 409, 568
Norris, artillero William, 723
Las Novedades, periódico de Santiago, 221, 225, 226, 228, 257, 804
Noya, auxiliar Leopoldo, 691, 692, 901
Nueva York, 293, 468, 486, 487, 657, 725, 727, 737, 739, 740, 748, 750, 813, 944
Nuevo Colón, goleta, 295, 301

O

O'Brien, vapor, 776
O'Donnell, Eduardo, 132
O'Higgins, corbeta chilena, 63, 167, 177, 181, 182, 183, 184, 186, 187, 188, 190, 201, 202, 218, 221, 222, 226, 404, 414, 415, 417, 421, 446, 563, 674, 678, 687, 688, 699
Odriozola, doctor Manuel, 356, 768
Olañeta, batallón, 499, 666
Olave, maquinista Manuel A., 765
Olavegoya, Domingo, 829
Oliver, comerciante de Arequipa, 222
Olivera, Alonso, 132
Olivera, cirujano Juan, 101
Olivera, aspirante Luis, 132, 478
Ontaneda, teniente 2° Juan Manuel, 428, 453
Onward, buque norteamericano, 290
La Opinión Nacional, periódico de Lima, 31, 75, 184, 187, 210, 223, 232, 233, 237, 241, 246, 266, 277, 324, 613, 700, 792, 804, 806, 811, 814, 840, 859
Ordenanzas navales de 1802, 413, 868
Ordinola, armero Manuel, 719
Oregón, 296
La Oroya, 532, 792
Oroya, vapor, 125 (compra), 289, 358, 455, 464, 472, 494, 496, 497, 498, 500, 501, 502, 503, 506, 507, 508, 510, 541, 549, 559, 585, 589, 597, 598, 599, 600, 602, 603, 604, 607, 608, 638, 653, 659, 660, 666, 667, 686, 730, 739, 744, 747, 748, 761, 766, 767, 770, 811, 812, 855, 890, 933, 937, 946, 948
Ortega, Gerardo, 468
Ortega, historiador Luis, 213, 217, 221, 223, 224, 225, 332, 333, 334, 335
Ortiz de Villate, Manuel, 830
Ortiz de Zevallos, Sr., 704
Ortolan, 844, 890
Oruro, 240
Osborn, Thomas A., 73, 74, 411, 596, 646, 895, 929, 935, 939, 956
Osma, general Javier de, 353, 354
Osma, Ignacio de, 830
Osores, secretario R., 600, 812
Otero, guardalmacén A., 600

Otoya, capitán de navío Ezequiel, 102, 373, 374, 619, 644
Otoya, teniente José Rosendo, 901
Otoya, teniente 2° Juan Francisco, 478
Oyague, teniente 2° Decio, 463, 466
Oyague, José Vicente, 830
Oyague, Lucas, 830

P

Pabellón de Pica, 288, 414, 415, 416, 521, 525, 530, 554, 661, 668, 684, 694, 844, 861, 888, 899
Pablo, artillero Julio, 719
Pacasmayo, 120, 121, 292, 301, 328, 341, 521, 538, 898
Pacheco, condestable Domingo, 729
Pachitea, pontón, 363
Pacific, vapor, 289,
Pacific Steam Navigation Company, 109, 110, 115, 119, 123, 125, 148, 157, 180, 282, 288, 289, 294, 300, 302, 384, 385, 399, 412, 417, 418, 423, 443, 444, 446, 452, 491, 494, 498, 511, 529, 534, 535, 540, 553, 554, 558, 559, 572, 607, 653, 668, 669, 674, 692, 696, 724, 725, 726, 733, 757, 777, 784, 788, 789, 790, 791, 792, 861, 865, 870, 872, 873, 874, 875, 880, 881, 882, 886
Pacífico, océano, 58, 148, 153, 180, 185, 203, 241, 246, 253, 337, 483, 484, 511, 513, 529, 533, 535, 582, 584, 664, 694, 834, 847, 857, 872, 876, 882, 887, 897
Pacocha, 113, 154, 155, 456, 472, 490, 506, 507, 528, 532, 555, 583, 598, 599, 608, 609, 619, 677, 711, 744, 773, 775, 875, 902, 909
Pacocha, combate de, 99, 260
Paita, 102, 156, 288, 341, 480, 522, 532, 533, 537, 725, 765, 813, 841, 880, 898, 899
Paita, vapor, 792
Palacio, oficial 1° Manuel O., 765, 899
Palacios, teniente 2° Enrique, 370, 640, 646, 668, 724
Palacios, capitán de corbeta Juan B., 898
Palacios, capitán de navío Manuel, 692, 726, 729, 730, 737, 751, 901, 944
Palacios, capitán de navío Samuel, 692, 901
Palacios Rodríguez, Raúl, 292, 336
Pallete, Pedro, 261
Palominos, islotes, 529
Pamrapo, 731
Pan de Azúcar, 167, 533
Panamá, 148, 156, 166, 288, 289, 389, 427, 447, 454, 467, 468, 469, 471, 473, 478, 479, 480, 482, 484, 485, 486, 487, 518, 533, 537, 554, 555, 559, 560, 582, 596, 706, 713, 724, 725, 726, 728, 730, 732, 733, 736, 738, 739, 740, 741, 757, 780, 784, 813, 814, 816, 823, 837, 838, 839, 841, 847, 856, 859, 881, 882
Panay, maquinista Francisco, 766
Pangoa, 824
Panizo, coronel Arnaldo, 133, 458, 546, 548, 549
Paposo, 167, 522, 533
Paquete del Maule, transporte, 696, 785, 786, 870
Pará, vapor, 479
Paracas, bahía, 528
Pardo, armador Juan, 297, 898
Pardo, Miguel, 132
Pardo y Lavalle, presidente Manuel, 41, 43, 52, 81, 146, 154, 242, 281, 344, 756, 807
Pardo de Zela, capitán de navío Juan, 574, 575, 761
Pareja, capitán de fragata Guillermo, 764
París, 175, 241, 282, 298, 299, 708, 780, 781, 783, 832, 877, 880, 890, 892, 893, 922, 923, 924, 929
Parrot, R.P., 383
Pastor, armador, 894
Patache, punta, 675
Patchen, H.J., 471
Patillos, 675
La Patria, periódico de Lima, 210, 241, 246, 533, 806, 807
La Patria, periódico de Valparaíso, 216, 217, 220, 221, 224, 225, 226, 249, 250, 254, 257, 449, 626

Patsa, practicante de medicina, José, 768
Paulette, coronel M., 599, 812
Paulita, bergantín, 898
Payes, guardián del faro Francisco, 298
Paz, capitán de corbeta Germán, 546
La Paz, 32, 62, 63, 65, 68, 103, 168, 203, 210, 212, 213, 214, 219, 222, 223, 229, 230, 233, 240, 251, 255, 259, 292, 332, 337, 348, 357, 512, 513, 531, 532, 570, 831, 894, 895, 896
Paz Soldán, Mariano Felipe, 60, 62, 91, 92, 127, 147, 152, 153, 227, 231, 232, 245, 325, 326, 330, 334, 335, 415, 416, 516, 570, 585, 594, 784, 854, 859, 889, 935, 946, 949, 955
Paz Soldán y Unanue, Pedro, 30, 39, 57, 62, 63, 68, 75, 260, 810
Pazos, Juan Francisco, 781, 782, 783
Pechu, Manuel, 692, 901
Pejovez, teniente Antonio, 495
Pejovez, teniente Manuel, 800
Pejovez, teniente Manuel, 428, 429
Pelican, buque inglés, 676
Penn, James, 933
Pensacola, buque USA, 378, 412, 682, 683
Peña, capitán de corbeta chileno Guillermo, 186, 753
Peralta, armador Juan C., 297, 898
Pereira, marinero J., 641
Pérez, marinero Evaristo, 369
Pérez, capitán de fragata Gregorio, 82, 99, 101, 102, 357, 358, 373, 595, 709, 745, 765
Pérez, doctor M.B., 127
Pérez, doctor Ricardo, 388, 430, 453
Perú, vapor, 289, 873
El Peruano, diario oficial, 130, 209, 223, 228, 233, 247, 261, 263, 267, 277, 317, 324, 325, 329, 334, 335, 339, 341, 353, 356, 368, 636, 639, 693, 704, 792, 795, 803, 806, 810, 812, 813, 815, 818, 820, 822, 823, 825, 826, 827, 829, 837, 840, 843, 845, 846, 847, 857, 869, 870, 877, 884, 924, 925, 926, 927, 931, 933, 934, 938, 942, 943, 949, 950, 951, 952, 954, 955, 956
Persano, almirante, 618
Pescadores, punta, 466, 490, 660
Petrie, capitán, 493
Petronila Valega, goleta, 898
Pettis, ministro Newton, 895, 956
Pflucker, Federico, 806
Pflucker, Oswaldo, 829
Piaggio, armador Faustino G., 297
Picerno, 335
Pichalo, punta, 112, 155 (combate), 526, 551, 677, 761,
Piedra, punta, 526
Piedra Liza, 745
Piérola, Nicolás de, 58, 59, 60, 85, 107, 111, 154, 210, 234, 279, 280, 692, 800, 880
Pilcomayo, cañonera, 42, 107, 110, 112, 113, 141, 146, 148, 149, 155, 156, 158, 162, 164, 165, 181, 188, 190, 195, 197, 260, 261, 327, 328, 358, 380, 385, 386, 388, 389, 412, 414, 425, 427, 429, 430, 431, 432, 433, 434, 437, 439, 440, 441, 442, 444, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 452, 454, 475, 480, 501, 505, 517, 558, 559, 560, 564, 600, 601, 655, 689, 690, 692, 693, 712, 720, 758, 761, 768, 769, 771, 772, 773, 779, 800, 811, 836, 842, 928, 930
Pimentel, puerto, 121, 463, 464, 773, 813, 841, 898
Pimentel, capitán de fragata Ricardo, 867
Pineda, mayordomo M., 626
Pinheiro Pereira, 844
Pinochet Ugarte, general Augusto, 177
Pinto, presidente de Chile Aníbal, 39, 40, 62, 68, 210, 215, 221, 238, 249, 250, 278, 401, 447, 448, 821
Pisagua, 103, 104, 122, 159, 287, 341, 414, 416, 417, 419, 420, 421, 423, 425, 449, 456, 457, 458, 464, 465, 499, 500, 501, 505, 506, 507, 508, 511, 521, 525, 527, 530, 531, 532, 535, 542, 551, 554, 555, 567, 568, 569, 570, 571, 581, 583, 584, 585, 586, 588, 607, 611, 645, 648, 654, 655, 658, 659, 660, 666, 669, 677,

678, 683, 688, 691, 699, 711, 716, 718, 719, 730, 744, 752, 753, 773, 793, 805, 814, 824, 844, 856, 875, 888, 889, 892, 899, 902
Pisco, 111, 112, 124, 292, 295, 299, 341, 466, 476, 528, 530, 532, 673, 691, 738, 866, 899
Pitot, teniente 2° José Benito, 463
Pitot, subteniente Maximiliano, 461
Pividal, ministro Carlos, 737, 740, 741, 785, 877, 897
Pizarro, Francisco, 811
Pizarro, marinero Juan, 369
Pizarro, maquinista Santiago, 478
Plan de Señales, 497, 571, 572, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 602, 629, 761, 936, 937
La Plata, 487
La Plata, buque nicaragüense, 424, 426
Platt, D.C.M., 282, 285
Población, 208, 248
Poggi, Cayetano, 898
Pontón N° 1 (a) *King of Italy*, 363
Pontón N° 2 (a) *William Carwall*, 149, 150, 363
Pontón N° 3 (a) *Pachitea*, 363
Pontón N° 4 (a) *Loa*, 363
Pontones del Estado, 363
Porras, doctor Melitón, 356, 830
Porras, capitán de corbeta Salomé, 404, 615, 773, 867, 899
Portal, maquinista Benjamín, 388, 430
Portal, aspirante Eleazar, 132, 463
Portal, maquinista Gabriel, 490
Portal, capitán de navío Nicolás del, 110, 384, 385, 428, 432, 433, 436, 439, 440, 442, 444, 450, 451, 452, 453, 559, 704, 746, 761, 836
Portella, armador Juan, 297
El Porteño, periódico de Buenos Aires, 835
Porter, almirante USA, 733
Portete de Tarqui, batalla, 204
Portillo, aspirante Godofredo, 495
Portsmouth, 733
Portugal, 231, 871
Portugal, secretario Manuel Pío, 342
El Porvenir, periódico, 702
Pose, armador Francisco, 297
Posth, Carlos, 132
Potosí, 240, 254
Pozo Almonte, 531, 568
Pradier Fodere, doctor Pablo, 134, 844
Prado, coronel Leoncio, 142, 726
Prado, general Mariano Ignacio, 30, 31, 37, 40, 43, 53, 58, 59, 60, 75, 76, 78, 80, 95, 98, 109, 111, 116, 120, 121, 122, 124, 128, 141, 145, 159, 227, 240, 243, 252, 256, 259, 260, 262, 266, 275, 276, 278, 280, 339, 340, 343, 344, 347, 349, 350, 351, 352, 354, 362, 363, 378, 379, 384, 403, 415, 426, 430, 436, 442, 446, 447, 448, 451, 464, 465, 466, 468, 469, 490, 491, 497, 498, 499, 502, 503, 504, 506, 511, 513, 517, 526, 531, 532, 533, 534, 547, 550, 551, 571, 585, 587, 588, 590, 591, 593, 594, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 604, 608, 609, 610, 611, 636, 637, 638, 645, 646, 648, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 662, 665, 666, 668, 669, 675, 676, 678, 685, 687, 692, 699, 700, 701, 706, 710, 713, 715, 716, 717, 728, 730, 731, 736, 737, 738, 739, 742, 744, 746, 747, 749, 750, 751, 752, 753, 758, 773, 775, 803, 810, 811, 812, 814, 815, 830, 836, 837, 842, 843, 846, 847, 855, 868, 873, 874, 875, 878, 886, 889, 932, 933, 934
Prado, Santiago, 647
Prat and Whitney, torpedo automóvil, 469, 725
Prat Chacón, capitán de fragata chileno Arturo, 183, 184, 404, 405, 614, 615, 622, 624 (muerte), 625, 639, 650, 666, 695, 849, 850
Pratolongo, Rocco, 356
Prats, ministro chileno, 402
El Precursor, periódico de Panamá, 837
La Prensa, periódico de Cochabamba, 254
Los Presos, caleta, 115, 117, 377, 379
Princesa Luisa, lancha, 738
Proceedings, revista, 683

El Promotor, periódico de Barranquilla, 835
Prusia, 90, 211, 236, 766, 923, 924
El Pueblo Chileno, periódico de Antofagasta, 202, 231, 449
Puelma, Francisco, 215, 216, 217, 222
Puente, José A. de la, 828
La Puerta, comandante, 599, 812
La Puerta, general Luis, 252, 353, 379, 385, 415, 468, 502, 533, 534, 585, 594, 599, 602, 655, 656, 657, 662, 690, 700, 701, 702, 706, 717, 728, 730, 731, 732, 736, 737, 738, 739, 742, 744, 747, 749, 750, 751, 752, 758, 773, 775, 783, 814, 815, 816, 846, 847, 855, 857, 873, 875, 878, 932, 933
Puno, 62, 63, 203, 205, 289, 531, 821
Puno, batallón, 455, 456, 475, 568
La Punta, 529, 543
Punta Arenas, 182, 452, 486

Q

Querejazu Calvo, Roberto, 219, 240, 252, 332, 333, 334, 335
Quevedo, revolucionario boliviano Quintín, 154, 205
La Quiaca, 168, 532
Quilca, 112, 899
Químper, ministro José María, 663, 664, 759, 890
Quincott, comerciante J., 287
Quintana, alférez de fragata José de la, 488
Quintana, teniente Juan, 475
Quintana, Luciano, 898
Quiñónez, Alberto, 132
Quiñónez, doctor José Luis, 30, 39, 57, 63, 68, 71, 348, 349, 512, 708, 831, 837, 843, 897
Quiroga, ministro Adolfo, 53
Quiroga, maquinista Domingo, 463
Quiroz Tafur, capitán de navío Francisco, 102
Quito, vapor, 289

R

Rafaela, barca boliviana, 872
Raimondi, Antonio, 134
Ramagniero, Cristóbal, 898
Ramírez, comandante, 568
Ramírez, practicante de medicina Luis, 490
Ramírez Rivera, Hugo Rodolfo, 652
Ramses, vapor alemán, 288, 878
Randall, maquinista John, 463
Ravis, maquinista Alfredo, 107, 380, 428, 766
Ray, fogonero Thomas, 719
Raygada, aspirante Abel, 132, 137, 488
Raygada, capitán de fragata Eduardo, 442, 867, 899
Raygada, capitán de fragata Eugenio, 133, 138, 370, 640
Raygada, general José María, 87
Raygada, capitán de navío Juan José, 361, 488, 490, 491, 492, 636, 704, 742, 745, 747
Raygada, capitán de navío Toribio, 125, 360, 495, 497, 499, 500, 501, 502, 504, 505, 507, 508, 511, 559, 600
Rázuri, Antonio, 829
Rázuri, Carlos S., 132
Read, capitán de fragata Charles W., 237, 749, 750, 751
Recuperado, pailebote, 669
Redolés, Nicolás, 202
Reglamento de Presas, 868, 876, 878
Reid, ingeniero Roberto, 119, 390, 391
Reina, comandante Luis, 422
Renault, Gastón, 749
República, lancha, 733, 734, 735, 738, 740
La República, periódico de Buenos Aires, 167
Republique Francaise, periódico francés, 832
Retes, voluntario Francisco, 619
Retriever, vapor, 168
Revista Histórica, 324, 930, 932, 938
Revista Peruana, 859, 860
Revoredo, Carlos, 132, 137
Revue des Deux Mondes, 279
Rey de Italia, buque italiano, 618
Rey de Portugal, buque italiano, 618
Reyes, Alejandro, 75

Reyes, periodista Julio Octavio, 332, 613, 615, 619, 622, 624, 625, 697, 699, 700, 701, 709, 811, 639, 640, 644, 667, 676, 678
Reyes, aspirante Lizardo, 129, 130, 132, 133, 495
Reyes Ortiz, ministro boliviano Serapio, 57, 64, 65, 66, 67, 71, 219, 232, 237, 251, 252, 279, 338, 339, 340, 344, 345, 346, 347, 348, 498, 587, 600, 847, 894, 897
Richardson, teniente coronel Carlos L., 409
Rico, Luis Carlos, 485
Riles, Tomás, 872
Rímac, río, 529, 530, 532, 696, 697, 764
Rímac, vapor, 179, 288, 401, 444, 486, 659, 660, 661, 668, 670, 786, 870, 871, 893, 939
Río de Janeiro, 116, 153, 560, 662, 663, 761, 813, 841
Río de la Plata, 253, 289
Riofrío, ministro de Ecuador, 266, 807
Ríos, César, 132
Ríos, coronel J.M., 504
Ríos, José A. de los, 829
Ríos, capitán de navío Miguel, 138, 139, 140, 357, 745, 794
Ríos, maquinista Nicanor de los, 373
Ríos, guardián Tiburcio, 675
Rincón, capitán de fragata Federico, 134, 138, 478
Riva Agüero, José de la, 240, 356
Rivarola, general Manuel, 353, 692
Rivera, aspirante Daniel S., 132, 137, 374, 622
Rivera o Rivero, Juan de D., 778, 829
Rivera, Luis, 829
Rivera J., cónsul R., 239
Rivera Berríos, Eduardo, 652
Robillard, coronel inglés, 425
Roca y Bologna, Bernardo, 356, 830
Roca y Bologna, monseñor José Antonio, 210, 280, 830
Rodgers, contralmirante R.P., 185, 378, 412, 596, 682, 683, 694, 695, 942
Rodrigo, Nicolás, 830
Rodríguez, alférez de fragata Carlos L., 127, 396
Rodríguez, teniente 1° José Melitón, 373, 622, 675, 723
Rodríguez, P.M., 828
Rodríguez Ramírez, prefecto Antonio, 691
Rodríguez Romero, practicante de medicina Fidel, 370, 371
Rodríguez de la Rosa, capitán de fragata Daniel, 899
Rodríguez Salazar, teniente 1° Pedro, 138, 373, 374, 622, 675
Roel, alférez de fragata Pedro, 358, 362, 380, 428, 453
Rojas, teniente 1° chileno Belisario, 186
Roldán, teniente 1°, Alejandro, 692, 901
Román, doctor Eugenio, 102, 396
Román, comerciante Francisco, 848
Romero, aspirante César, 132, 137, 463
Romero Pintado, doctor Fernando, 324
Rondón, primer ingeniero Francisco o Fernando, 117, 391
Rosa Toro, doctor Agustín de la, 134
Rosas, senador Francisco, 704, 783, 784
Rosas, capitán de corbeta, José, 868, 899
Rossel, maquinista Emilio, 765
Rossel, Ricardo, 261, 704
Rotalde, doctor Felipe M., 101, 102, 374, 622
Rothan, M., 241
Rowley, perito W.W., 471, 726, 730, 749, 751
Royal Sovereign, buque inglés, 303
Royd, James, 838
Rubiños, Pedro, 898
Rueda, oficial 2°, Adolfo, 899
Rueda, almacenero Fernando O., 357
Ruestas, coronel J., 600, 812
Ruiz, sargento mayor Pedro, 704
Rusia, 923, 924, 929

S

Saavedra, ministro chileno Cornelio, 31, 40, 398, 399, 400, 402, 403, 518
Saavedra, comandante de batería, 92
Saavedra, aspirante, José María, 132, 137
Sáenz o Sanz, comandante del resguardo Jeconías o Zacarías, 286, 299, 900

Sáenz Peña, Roque, 767
Sagasti, capitán de fragata Julio, 899
Saint John, Spencer, 840, 877, 881, 888, 889, 896, 955, 956
Saint Thomas, 533
Sakkarak, vapor alemán, 288
Salamanca, Domingo, 202
Salas, cabo J., 641
Salas, cocinero José, 719
Salas, doctor Manuel María, 806
Salas, ayudante de máquinas Manuel, 394, 397
Salaverry, 120, 121, 475, 480, 873, 899, 900
Salaverry, alférez de fragata Fortunato, 127, 370, 639
Salaverry, capitán de corbeta Juan, 428, 453
Salazar, Carlos A., 132
Salazar, Manuel M., 828
Salcedo, capitán de navío José María, 101, 835
Saldías, teniente 1° Eulogio, 152, 204, 207, 396, 745, 746
Saldías, M., 215
Salinillo, caleta, 476
Salitre, 30, 31, 516, 524, 525, 526, 527, 890
Salisbury, Lord, 741, 784, 877
Salvador Vidal, buque nicaragüense, 426
Salvatierra, ministro boliviano M.I., 214
Sama, morro de, 268, 425, 476, 503, 550, 551, 701, 792
Samanco, 899
San Francisco (California), 293, 897
San Gallán, isla, 113, 498, 602, 603
San José de Lambayeque, 538, 898
San Juan, caleta, 679
San Lorenzo, isla, 83, 99, 101, 112, 115, 117, 118, 375, 377, 389, 529, 602, 660, 689, 728, 788, 789, 900
San Lorenzo, vaporcito, 746
San Martín, guardiamarina Emilio, 132, 137, 390
San Nicolás, caleta, 679, 688
San Ramón, fortaleza de, 825
San Román, Miguel, 44
Sánchez, José, 898
Sánchez, capitán de fragata Leopoldo, 122, 123, 299, 475, 478, 479, 480, 482, 485, 486, 487, 492, 559
Sánchez, teniente 2° Manuel, 390
Sánchez, comisario R., 600, 812
Sánchez Carrión, teniente 2° Ramón, 453
Sánchez Concha, Eduardo, 829
Sánchez Lagomarsino, aspirante Emilio, 132, 463
Sánchez Lagomarsino, capitán de navío José, 277, 364, 365, 366, 640, 642, 800, 801, 802
Sandoval, cirujano Julián, 600, 812
Sandoval, Julio, 356
Sanidad Naval, 507, 508, 768
Sanoni, capitán de fragata José María, 692, 901
Santa, 175, 899
Santa Cruz, 240
Santa Cruz, general Andrés de, 205
Santa Cruz, marinero J., 641
Santa Lucía, vapor chileno, 103, 107, 111, 120, 184
Santa María, Domingo, 238, 240
Santa Rosa, vapor, 288, 668
Santiago, vapor, 289, 880, 881
Santiago de Chile, 58, 62, 75, 78, 103, 167, 180, 208, 210, 218, 220, 223, 225, 231, 233, 235, 238, 243, 244, 245, 246, 260, 264, 268, 278, 337, 338, 356, 404, 469, 533, 596, 646, 687, 804, 831, 844, 860, 889, 934
Santillán, capitán de fragata Pedro, 901
Santillana, aspirante Adolfo, 132, 137, 370
Sanz, capitán de navío, Francisco, 901
Sanz, Mariano José, 845
Santillana, teniente 2° Gervasio, 373, 622, 681
Sara, goleta nacional, 898
Sartory, Ricardo, 132
Sauri, Alejandro, 893
Schenone, Juan B., 898
Schreiber, Germán, 132
Scott, ingeniero sir William Alfred, 493, 752, 753, 947

Scott More, Federico, 502, 503, 507, 747, 748
Secas, maquinista Manuel, 765
Sechura, 765, 898
Seguín, cónsul Manuel María, 237, 247, 447, 533
Segura, general, 692
Selaya, capitán de navío Gaspar, 300, 745, 787, 788, 789, 899, 900
Selaya, Juan F., 132
Seminario, guardiamarina José Félix, 488
Seminario Váscones, senador Manuel, 885
Seoane, Guillermo A., 828
Serdio Hermanos, armadores, 297, 889, 890
Serrano, islote, 298
Serrano, sargento, 624
Serrano, teniente, 666
Serré, contralmirante francés, 318
Seward, secretario USA, 857
Shah, blindado inglés, 89, 155, 619, 724
Shertzer, ingeniero Juan, 753
Shutte, comerciante, 148
Sierra, Santiago, 208, 255
Sifuentes, ayudante de máquinas Francisco, 371, 478
El Siglo, periódico de Buenos Aires, 254
Silva, soldado M., 641
Silva, capitán de corbeta José Manuel, 899, 900
Silva, Olegario, 882
Silva Rodríguez, aspirante Ernesto, 132, 137, 387, 429, 453
Simpson, capitán de navío chileno Enrique M., 186, 414, 421, 422, 424, 425, 426, 888
Sims, capitán inglés, 870
Smith, teniente 1° Bernardo, 396
Smith, coronel Guillermo, 543, 551
Smith, ingeniero John H., 750, 751
Smith, peón Rodolfo, 729
Smith, comandante Timoteo, 599, 812
Smyth, canales, 182
Snyder, torpedista F.H., 731, 751, 752
Sociedad Artesanos de Auxilios Mutuos, 354
Sociedad de Cruz Roja, 356
Sociedad Francesa de Beneficencia, 275
La Sociedad, periódico de Lima, 210, 233, 236, 241, 275, 644, 806, 807, 877
Sofía, vapor, 800
Solar, morro, 389
Solar, general Domingo del, 63, 83, 84, 86, 92, 93, 95, 99, 102, 110, 111, 115, 116, 119, 122, 123, 124, 133, 136, 138, 141, 144, 145, 150, 159, 363, 365, 397, 427, 430, 442, 459, 552, 594, 598, 610, 653, 801, 805, 810
Solar, Pedro Alejandrino del, 210, 806
Solar y Mendiburu, Enrique del, 829
Solórzano, 773, 837, 847
Somocurcio, coronel I., 599, 812
Soria, Fernando, 132, 828
Sotil, fray José C., 371
Sotomayor, coronel Emilio, 400, 447, 831
Sotomayor, Federico, 829
Sotomayor, Justiniano, 831°
Sotomayor, ministro Rafael, 399, 400, 401, 402, 447, 518, 847
Sotomayor y Vigil, aspirante Federico, 132, 137, 374, 622
Soulsby, ingeniero George B., 109, 443, 711
The South American Journal, 257
South Pacific Times, periódico de Lima, 210, 290, 291, 353, 693, 704, 838, 846
Southampton, 479
Souza, armador José M., 297
Soyer, Mercedes,656
Speedie, Guillermo, 115, 203, 728, 889
Spiers, aspirante Guillermo, 137, 428, 488
Spithead, 940
Springwoor, buque inglés, 773
Stafford y Cía., 888
Standard, periódico de Londres, 856
Stanley, práctico, 635
Staples, ingeniero Federico, 549
Star and Herald, periódico de Panamá, 480, 839

Stevens, armador Henry L., 290
Stevens, maquinista Jorge Wiliams, 496, 766
Stokes o Stocks, maquinista Guillermo, 495, 496, 505, 507, 766
Storace, maquinista Pedro Luis, 429, 444, 445, 931
Suárez, coronel Belisario, 125, 342. 356, 568, 644, 849
Suárez, Luis F., 132
Suárez, capitán de corbeta Manuel, 142, 899
Suárez, teniente coronel Marcos H., 46
Suárez, capitán de navío, Pedro Federico, 898
Suárez, oficial 2° amanuense Ricardo, 46, 358, 362
Sucre, 168
Sucre, Antonio José de, 259
Suer, condestable Carl, 145
Suero, juez, 723
The Sun, periódico de Nueva York, 856
Supe, 486, 899
Swerdlow, Joel L., 330
Swett, aspirante Carlos, 132, 370, 495

T

Taboada, coronel Ambrosio, 692
Taboada, teniente 1° Enrique, 142, 370, 893
Taboada, teniente 2° Juan Evangelista, 396
Tacna, 81, 104, 111, 143, 205, 210, 229, 230, 244, 279, 287, 330, 341, 421, 440, 449, 455, 457, 458, 473, 504, 505, 531, 532, 533, 570, 587, 608, 646, 792, 793, 811, 816, 817, 826, 831, 846,
Talcahuano, 553
Talismán, vapor, 82, 94, 111, 120, 122, 123, 148, 149, 154, 157, 158, 197, 328, 329, 389, 455, 467, 468, 470, 472, 474, 475, 476, 477, 478, 480, 482, 485, 486, 487, 496, 545, 546, 559, 560, 601, 713, 714, 723, 726, 736, 738, 761, 764, 772, 773, 791, 806, 816, 903, 932, 933
Taltal, 167, 520, 523, 533, 554
Tamarugal, pampa del, 522, 530
Tambo, quebrada, 678
Tambo de Mora, 301, 532, 899
Tapia, oficial 1° Mariano, 767, 899
Tarapacá, 68, 104, 107, 113, 122, 149, 166, 181, 200, 205, 234, 236, 242, 246, 247, 253, 254, 279, 281, 282, 285, 288, 338, 350, 351, 366, 403, 404, 405, 411, 415, 422, 440, 447, 454, 456, 515, 516, 517, 518, 520, 521, 522, 524, 525, 526, 530, 537, 541, 554, 555, 568, 569, 570, 571, 572, 581, 582, 584, 613, 685, 757, 772, 817, 821, 827, 831, 860, 861, 865, 866, 867, 890, 891
Tarija, 240
Tarma, 352, 353, 792, 847
Távara, cirujano Santiago, 374, 622, 626, 640, 676, 678
Tebes, Manuel, 745
Tegethoff, almirante, 618
Tejeda, Germán, 828, 829
Tejerina, teniente 1° Serapio, 488
Telegrafía, 167
Tello, minero Agustín, 344
Le Temps, periódico francés, 832
Tenorio, peón Benjamín, 729
Terral, vientos, 519
Terremotos, 521, 528
Terry, Carlos E., 132
Tetas, punta, 523
Tetens, 890
Tezanos Pinto, teniente 2° Jorge, 495
Thalassa, pontón, 183
Theta, cañonera, 940
Thomas, maquinista Carlos, 765
Thompson, capitán de fragata Manuel, 694
Thornycroft, torpedera, 733, 741
El Tiempo, periódico de Iquique, 700
Los Tiempos, periódico de Santiago, 220, 225, 237, 257, 833
Times, periódico de Londres, 184, 834, 837, 840
Times, periódico de Nueva York, 837
Titicaca, lago, 40, 203, 289, 292, 531
Tizón, capitán de navío Amaro G., 119, 143, 299, 357, 742, 765, 773

Tizón, guardiamarina Carlos B., 132, 137, 374, 622, 675
Tizón, capitán de corbeta Honorato G., 390
Tizón, capitán de corbeta Rómulo G., 793, 899
Toco, salitreras del, 78
Tocopilla, 182, 184, 254, 256, 399, 414, 554, 589, 660, 661, 667, 668, 696, 858, 882
Tolten, vapor chileno, 167, 183, 184, 187, 201, 202, 206, 440, 448
Tomás, maquinista Carlos, 396
Tongoy, 449, 687
Torata, 120
Tordoya, obispo Pedro José, 830
El Toro, roca, 525
Torpedos, 70 (Withehead), 89 (lanzamiento), 155 (Withehead), 724, 725, 726, 727, 728, 729, 730, 731, 736, 742, 744
Torre, coronel E. la, 342, 543
Torre, senador la, 409
Torre, Aníbal Víctor de la, 834, 835
Torre, teniente 1° Carlos la, 387, 429, 453
Torre, Virginia la, 137
Torre Bueno, teniente 2° Felipe la, 358, 362
Torre Roncal, alférez de fragata Mariano de la, 370
Torre Ugarte, capitán de corbeta Daniel de la, 390
Torres, amanuense J.F., 46
Torres, marinero José Félix, 719
Torrico, teniente 2° Santiago, 765, 899
Tovar, monseñor Manuel, 210, 356, 806
Tracy, J. Carlos, 732, 739, 857
Tratado de Alianza Defensiva Perú-Bolivia 1873, 27, 28, 31, 32, 39, 40, 42, 48, 51, 57, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 71, 72, 75, 78, 80, 81, 89, 212, 215, 219, 220, 232, 237, 239, 242, 243, 247, 249, 250, 256, 262, 268, 279, 337, 338, 339, 345, 411, 511, 756, 840, 841, 842
Tratado chileno-boliviano 1874, 57, 62, 518, 818
Tratado chileno-boliviano 1866, 57, 62
Tratado de París 1856, 402
Tregos, 553
Trelles, artillero A., 626
Treneman, maquinista Richard, 396
La Tribuna, periódico de Lima, 59, 210, 223, 227, 232, 233, 236, 239, 241, 244, 253, 278, 279, 287
Triejo, Pedro (véase Irujo, Pedro)
Trinidad, 240
Tristán, capitán de fragata Francisco, 899
Trujillo, 341, 353, 704, 948
Trujillo, vapor, 289
Tucapel, torpedera chilena, 741
Tucker, John Randolph, 812
Tumbes, 898
Tumbes, barca, 139, 260, 792
Turquesa o Turquoise, corbeta inglesa, 456, 645, 840
Turquía, 249, 923, 924
Tupiza, 168, 230, 532, 535, 662, 835

U

Ugalde, practicante de medicina Tomás, 768
Ugarte, coronel Alfonso, 409, 569
Ugarte, armador Cosme de, 297, 898
Ugarte, practicante de medicina Manuel, 370, 371
Ugarte Chamorro, Guillermo, 647, 648, 650, 651, 652, 653, 936, 938, 939, 941
Ugarteche, sargento mayor J.M. de, 599, 812
Ulloa, doctor José Casimiro, 209, 356
Ulloa, teniente 1° Melchor, 370, 640, 644
Unanue, José, 830
Unión, corbeta, 42, 82, 102, 103 (varada), 104, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 141, 149, 153, 155, 156, 157, 162, 164, 188, 190, 195, 197, 255, 259, 327, 358, 362, 378, 379, 381, 382, 383, 385, 389, 394, 412, 414, 425, 427, 428, 429, 430, 431, 432, 433, 434, 436, 437, 438, 439, 441, 442, 443, 447, 448, 449, 450, 452, 488, 501, 517, 547, 557, 559,

563, 585, 593, 600, 601, 655, 683, 689, 690, 705, 706, 712, 717, 746, 761, 769, 771, 772, 791, 792, 800, 811, 836, 842, 851, 904, 927, 928, 930, 931, 935, 937
Unzueta, alcalde Roque, 461, 829
Urbina, M.A., 127
Urcos, lancha, 94
Ureta, alférez de fragata Aurelio, 370
Uribe, oficial chileno Luis, 614, 624, 639, 787
Urquino, soldado A., 641
Urrutia, ministro chileno B., 685, 891
Urrutia, teniente 2° José Félix, 463
Uruguay, 231

V

La Vaca, roca, 525
Valderrama, teniente 1° Manuel María, 543
Valderrama, Mauro, 132
Valdez, Martín C., 132
Valdivia, transporte chileno, 187, 202, 289, 660, 668
Valdivia, 521
Valdivieso, capitán de fragata Juan Antonio, 692, 901
Valdivieso, sargento mayor Ramón, 899
Valega, Benjamín, 132
Valencia, 281
Valero, doctor P., 127
Vallarino, cónsul Ramón, 479, 486, 882
Valle, alcalde doctor Manuel María del, 210, 356, 826, 828
Valle, comandante J. D. del, 599, 812
Valle de Chincha, goleta peruana, 295, 296
Valle Riestra, coronel, 387, 453
Valle Riestra, capitán de corbeta Alberto, 357
Valle Riestra, aspirante Domingo, 132, 137, 370, 724
Valle Riestra, contralmirante Domingo, 138
Valle Riestra, alférez de fragata Ramón, 142, 692
Valle Riestra, teniente 1° Manuel, 142
Valle Riestra, coronel Miguel, 873
Vallestras, subteniente N., 641
Valparaíso, 58, 59, 60, 62, 63, 65, 73, 167, 168, 175, 180, 183, 184, 188, 201, 203, 213, 221, 222, 223, 225, 226, 229, 230, 242, 243, 244, 245, 247, 249, 255, 257, 260, 261, 262, 265, 267, 276, 277, 278, 279, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 338, 399, 404, 424, 425, 436, 437, 446, 447, 448, 449, 493, 518, 520, 521, 522, 530, 533, 531, 537, 538, 539, 540, 541, 553, 572, 582, 654, 659, 660, 669, 674, 687, 688, 696, 697, 725, 738, 750, 755, 814, 818, 821, 827, 840, 845, 867, 876, 877, 878, 879, 886, 887
Vanguardia, división, 568
Vaporinos, 300
Varas, ministro chileno Antonio, 410, 684, 813, 890
Varela, coronel Marcelino, 93, 635, 636
Vargas, guardiamarina Alberto Camilo, 132, 136, 137, 396
Vargas, Alfredo, 132
Vargas, alférez de fragata Isidro, 127
Vargas, coronel M., 599, 499, 812
Vargas Macline, subteniente Manuel J., 355
Varigny, M.C. de, 279
Varnish, artillero Samuel, 719
Vásquez Aranda, alférez de fragata Juan, 495, 765
Vegas, capitán de fragata Manuel I., 153, 330, 741, 932
Velarde, sargento Faustino, 692
Velarde, Francisco E., 829
Velarde, Hernán, 132
Velarde, teniente 2° Jorge, 373, 374, 602, 617, 617, 619, 624, 625 (muerte), 626, 634, 646, 647, 648, 651, 652, 653, 666, 667, 704, 839, 850, 936
Velarde, aspirante Melchor, 132, 495
Velarde, ministro Rafael, 730
Vélez, doctor José M., 393
Véliz, Claudio, 179, 419
Venecia, blindado italiano, 694
Venezuela, 792, 807, 820
Vergara, José Francisco, 822

Vernal y Castro, alcalde Juan, 420
Vestuario, 148, 718, 768
Veteranos de Artillería Dos de Mayo, columna, 552
Vial, Belisario, 792
Vial, Rafael, 210, 278
Victoria, batallón, 465, 506
Vicuña Mackenna, Benjamín, 937
Vidal, alférez de fragata Arístides, 506
Vidal, chileno Ramón, 240
Vidaurrázaga, armador Vicente, 297
Vidaurre, Pedro, 132
Videla, ministro Pedro N., 32, 57, 68, 214, 215, 216, 221, 222, 225, 226, 230, 643
Vildósola, Adolfo, 132
Villagarcía, doctor Adolfo, 127, 128, 134
Villamil, general P., 505, 570
Villar, capitán de navío Manuel, 362
Villar, aspirante Manuel, 370, 724
Villarán, Acisclo, 850
Villarán, teniente 2° A., 276
Villarán, teniente 2° S. T., 549
Villarán, aspirante Héctor, 132, 488
Villavisencio, aspirante Grimaldo, 132, 374, 619, 714, 849
Villavisencio, capitán de navío Manuel, 121, 359, 455, 456, 457, 458, 461, 464, 465, 466, 467, 468, 471, 473, 492, 559, 645, 932
Villegas, Aníbal, 833, 834
Villegas, general C. de, 570
Vinces, almacenero Florentino, 357
Vinot, armador Francisco, 297
Viña, 292
Viñas, secretario Adrián, 877
Virazón, vientos, 519
Virginia, blindado USA, 618
Viscarra, inspector J.M., 867
Vítor, quebrada de, 504, 505, 507
Vivero, secretario Domingo de, 342, 500, 715
Vivero, secretario H. de, 600, 812
La Voz de Chile, periódico de Antofagasta, 231

W

Walker, maquinista William, 490
Walker Martínez, Alejandro, 202
Wallace, maquinista James, 428
Wallace, condestable William, 95
Ward, maquinista Alfred John, 146, 388, 430
Warship International, 734
Washington, 71, 73, 74, 185, 325, 691, 926, 942
Watson, Carlos, 882
Wetmore, Henry S., 290, 291
Whitehead, torpedos, 473
Whiting, empleado de Grace, 790
Wilkins, maquinista Thomas, 371, 394, 635, 640, 644
William Carwall, pontón, 363
Williams, carpintero
Williams, Thomas, 889, 729
Williams, mecanico William, 729
Williams Rebolledo, contralmirante Juan, 183, 184, 201, 202, 204, 256, 398, 399, 400, 401, 402, 404, 405, 407, 409, 410, 414, 415, 416, 417, 424, 436, 446, 447, 448, 454, 517, 518, 556, 587, 654, 658, 659, 660, 674, 678, 683, 684, 685, 686, 687, 688, 689, 693, 695, 697, 698, 699, 701, 813, 817, 845, 859, 860, 869, 871, 890, 891, 892, 939, 942
Wilson, patrón James, 385
Windsor, H.D., 725
Wonnan, A.R., 945
Worcester, Donald E., 682, 942
Wu de Brading, Celia, 331, 334

Y

Yapurá, vapor, 203, 289
Yauli, 773
Yavarí, vapor, 203, 289
Yessup, capitán E., 599, 511, 599, 812
Yorkshire, 773

Z

Zapata, teniente coronel Carlos, 455, 545, 546, 566
Zapata, estudiante de medicina Samuel H., 380
Zapata, prefecto de Antofagasta Severino, 237

Zavala, capitán de corbeta José Aniceto, 692, 899, 901
Zegers, Luis Faustino, 210
Zepita, batallón, 112, 113, 123, 148, 568, 848
Zeta, cañonera, 940
Zignago, maquinista Giuseppe, 371
Zuleta, sargento mayor Celso N., 599, 812