HISTORIA MARITIMA DEL PERU

La República 1879 a 1883

Melitón Carvajal Pareja

TOMO XI VOLUMEN 2



*H*ISTORIA

La República

MARÍTIMA DEL PERÚ

1879 a 1883 /

TOMO XI
VOLUMEN 2

Melitón Carvajal Pareja

INSTITUTO DE ESTUDIOS
HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ

LIMA-PERÚ 2006

Índice

	Pag.
CAPÍTULO III	
SEGUNDA ETAPA DE LA GUERRA:	
FIN DE LA DISPUTA POR EL CONTROL DEL MAR	23
A. Segunda Etapa de la Campaña Naval	23
1. Introducción	23
1.1. Operaciones de la escuadra chilena	33
1.2. Persecución de la *Pilcomayo*	34
1.2.1. Señales de humo al mejor estilo "Sioux"	35
2. Inicio de la Segunda Expedición de la Campaña Naval	36
2.1. Las operaciones de la *Pilcomayo*	36
2.2. La Primera Fase. Incursión del *Huáscar* a Iquique	40
2.2.1. Prolegómenos del viaje al Sur	40
2.2.2. El viaje del *Huáscar* al Sur	48
2.2.3. Segundo combate de Iquique	51
2.3. Prolegómenos del viaje de la *Unión* al Sur	91
2.3.1. Zarpe de la *Unión* al Sur	95
2.4. Otras actividades navales	97
2.5. Otras acciones en Lima	112
2.6. El Comandante General de Marina asume la Jefatura de las Baterías del Callao y la Comandancia de Armas en la Provincia del Callao	114
2.6.1. Antecedentes complementarios sobre las baterías del Callao	114
2.6.2. Situación de las baterías del Callao julio - diciembre 1879	119

Pag.

2.6.3. Los monitores en la defensa de puertos y otras consideraciones 134
2.6.3.1. Monitor *Atahualpa* 135
2.6.4. La fortificación de plazas en el Sur 143
2.6.4.1. Fortificación de Arica 143
2.6.4.2. Monitor *Manco Cápac* 145
2.6.4.3. Fortificaciones en Mollendo, Iquique y Pisagua 148
2.6.5. Creación de la Columna de Artillería Naval y otros cuerpos afines 161
2.6.6. Estado de las baterías en el Callao a fines de 1879 171
2.6.6.1. Prueba del *Belcebú* 176
2.7. Mensaje del Primer Vicepresidente de la República, encargado del Poder Ejecutivo, a las Cámaras Legislativas el 28 de julio de 1879 188
2.8. La Memoria del Ministro de Guerra y Marina 190
3. Inicio de la Segunda Fase de la Segunda Expedición de la Campaña Naval 194
3.1. Bombardeo de Iquique 194
3.2. Tomando la iniciativa de la guerra en el mar 202
3.2.1. Captura del transporte chileno *Rímac* 218
3.2.1.1. Detección y persecución 218
3.2.1.2. Toma de posesión del *Rímac* a nombre del Perú 221
3.2.1.3. Recibimiento en Arica, difusión nacional y admiración por Grau 234
3.2.1.4. Repercusión en Chile por la captura del *Rímac* 245
3.2.1.5. Crisis en la conducción de la guerra en Chile 253
4. La Tercera Expedición de la Campaña Naval 277
4.1. Incursión del *Huáscar* y del *Rímac* al Sur 278
4.2. Incursión de la *Unión* al Estrecho de Magallanes 287
5. Torpedos, torpederas, redes y submarino 299
5.1. El torpedo Harvey 300
5.2. Vapor *Arno* 303
5.3. Redes antitorpedo 305
5.4. El torpedo Lay y su competidor Snyder 307
5.5. Lanchas torpederas 315
5.5.1. Lanchas Herreshoff: *República* y *Alianza* 315
5.5.2. Lancha-torpedera *Alay* 324

INDICE

Pag.

5.6. La Primera División de Torpedistas en Arica 339
5.7. El Toro Submarino 342
6. Apreciación sobre la guerra 371
7. La Cuarta Expedición de la Campaña Naval 373
7.1. La Carta de Instrucciones de Prado y su ejecución 374
7.1.1. Fracasa el ataque de torpedo en Antofagasta 391
7.1.2. El segundo combate de Antofagasta: 28 de agosto 403
7.1.3. Acciones en puertos ocupados durante el regreso hacia Arica 419
7.1.4. Recepción a Grau en Iquique y en Arica 421
8. Actividades de la escuadra peruana durante setiembre 426
8.1. Corbeta *Unión* 426
8.2. Transporte *Rímac* 431
8.3. Monitor *Huáscar* 434
8.4. Contribución al reforzamiento del Teatro Terrestre en Tarapacá 442
8.5. Actividades de otras unidades peruanas 451
8.5.1. Transporte *Oroya* 451
8.5.2. Transporte *Talismán* 455
8.5.3. Cañonera *Pilcomayo* 455
8.5.4. Transporte *Chalaco* 458
8.5.5. Alistamiento de los transportes 463
B. La última etapa de la Campaña Naval 464
9. La Quinta y última Expedición de la Campaña Naval 464
9.1. Construyendo el 8 de octubre 464
9.2. La Carta de Instrucciones de Prado y su ejecución 464
9.3. Operaciones de la escuadra chilena 473
9.4. El Combate Naval de Angamos 489
9.4.1. Fase de despliegue 489
9.4.2. Fase de detección, persecución e interceptación del GT-5 490
9.4.3. Tercera y última fase: El Combate 500
9.5. Toma de posesión del *Huáscar* 529
9.5.1. Difusión en Chile del combate y su resultado 530
9.6. Relación de los muertos del *Huáscar* y su sepultura; heridos, prisioneros de guerra y su canje 535
9.6.1. Lista de Revista del 15 de setiembre de 1879 y presentes el 8 de octubre 546
9.6.2. Resumen comparativo sobre situación del personal 551
9.6.3. Las gestiones para repatriar a los prisioneros 557
9.7. Las averías en el *Huáscar* y su reparación para navegar 573

Pag.

9.7.1. Los comentarios profesionales de la época sobre el combate 601
9.8. El caso de la *Unión* 606
9.8.1. Escape, llegada a Arica, Callao y otras consideraciones legales y materiales 606
9.9. La noticia funesta y su difusión nacional e internacional 619
9.9.1. Honras fúnebres por Grau y Palacios 641
9.10. Repercusiones por la captura del *Huáscar* en el Perú y Bolivia 648
9.11. Repercusiones en Chile por la captura del *Huáscar* 679
10. Las Escuelas de formación naval 681
10.1. Escuelas Naval y Preparatoria 681
10.2. La Escuela de Aprendices de Marineros o de Grumetes 690
C. Los Intereses Maritimos 696
11. Los Intereses Marítimos 696
11.1. Tráfico marítimo en el segundo semestre de 1879 696
11.1.1. Tráfico atendido por la P.S.N.C. 696
11.1.2. Tráfico atendido por buques sin itinerario 704
11.1.2.1. Carga llegada al Callao 710
11.1.2.2. Transporte de dinero y valores 710
11.2. Movimiento comercial 713
11.3. La interdicción comercial 720
11.4. Medidas de previsión, clausura y bloqueo de puertos 733
11.5. La reclasificación de los puertos 736
11.6. La situación de los buques apresados 736
11.6.1. El caso de la presa *Luxor* 736
11.6.2. El caso de la presa *Coquimbo* 741
11.6.3. El caso de la detención del vapor *Santiago* 744
11.7. La Marina Mercante Nacional 745
11.8. Misceláneas 747
11.8.1. Las capitanías de puerto 747
11.8.2. La iluminación de la costa 747
11.8.3. El cable submarino 748
11.8.4. Algo sobre pescadores 749

ANEXO A RELACIÓN CONSOLIDADA DE LA TRIPULACIÓN DEL *HUÁSCAR* EL 8 DE OCTUBRE DE 1879 751
ANEXO B RESPUESTAS DE OFICIALES DEL *COCHRANE* A PREGUNTAS DE OFICIALES DEL U.S.N. *PENSACOLA* 757
ANEXO C ACTA DE LA JUNTA DE GUERRA DE JEFES DE LA CORBETA *UNIÓN* EL 8 DE OCTUBRE DE 1879 762

INDICE

		Pag.
ANEXO D	ACTA DE LA REUNIÓN DE OFICIALES SUBALTERNOS A BORDO DE LA CORBETA *UNIÓN* EL 8 DE OCTUBRE DE 1879	763
ANEXO E	PROYECTOS VARIOS DE DIVERSOS PARLAMENTARIOS EN RELACIÓN AL COMBATE NAVAL DE ANGAMOS	764
ANEXO F	PARTE DEL PRIMER MAQUINISTA DEL *HUÁSCAR*	767
ANEXO G	PARTE DEL COMANDANTE ACCIDENTAL DEL *HUÁSCAR*	769
ANEXO H	PARTE DEL MAYOR DE ÓRDENES DE LA PRIMERA DIVISIÓN NAVAL PERUANA	771
ANEXO I	PARTE DEL COMANDANTE GENERAL DE LA SEGUNDA DIVISIÓN NAVAL PERUANA	775
ANEXO J	PARTE DEL COMANDANTE EN JEFE DE LA ESCUADRA CHILENA	778
ANEXO K	PARTE DEL COMANDANTE DEL *COCHRANE*	782
ANEXO L	PARTE DEL COMANDANTE DE LA *O'HIGGINS*	785
ANEXO M	PARTE DEL COMANDANTE DEL *LOA*	786
ANEXO N	REPRODUCCIÓN DEL *DIARIO DE BITÁCORA* DEL *BLANCO ENCALADA*, QUE CUBRE LOS ACAECIMIENTOS DESDE EL ZARPE DE MEJILLONES HASTA EL FIN DEL COMBATE DE ANGAMOS Y HORAS SUBSIGUIENTES	788
ANEXO O	REPRODUCCIÓN DEL *DIARIO DE BITÁCORA* DEL *ALMIRANTE COCHRANE*, QUE CUBRE LOS ACAECIMIENTOS DESDE EL ZARPE DE MEJILLONES HASTA EL FIN DEL COMBATE DE ANGAMOS Y HORAS SUBSIGUIENTES	791
NOTAS AL CAPÍTULO		794
ÍNDICE DE ABREVIATURAS		825
ÍNDICE DE ILUSTRACIONES		827
ÍNDICE GENERAL		831

Capítulo III
SEGUNDA ETAPA DE LA GUERRA: FIN DE LA DISPUTA POR EL CONTROL DEL MAR

A. SEGUNDA ETAPA DE LA CAMPAÑA NAVAL

1. INTRODUCCIÓN

Transcurrido el primer trimestre de la guerra, con la cadena de eventos ya descritos, la situación en el entorno naval peruano en la semana del 29 de junio al 6 de julio, se puede considerar como antesala de un intenso periodo de operaciones navales indicativas de una iniciativa estratégica, que culminaría gloriosa y lamentablemente el 8 de octubre.

En el Callao se encontraba prácticamente toda la escuadra peruana. El *Huáscar* y la *Unión* en vísperas de terminar sus reparaciones; los monitores, inoperativos por la mala condición de sus calderas principales. Solo la *Pilcomayo* estaba operativa y por esa razón acababa de salir al Sur para apoyar a la Dirección Suprema de la Guerra y hostilizar en la medida de sus posibilidades, las costas y línea de comunicación marítima del enemigo. El *Chalaco*, llegado de Panamá el 27 de junio, estaría listo para comisiones a partir del 6 de julio, tan luego terminara su estadía en dique. El *Talismán* llegó al Callao el 9 de julio, culminando exitosamente su tercer viaje a Panamá, comentó *El Peruano* del 11 de julio. El *Limeña* estaba a la espera de órdenes, y el *Oroya* se encontraba en el Sur a órdenes del Supremo Director de la Guerra, cumpliendo operaciones de apoyo logístico. Según el Corresponsal de *El Comercio* en nota del 14 de julio, que *El Peruano* transcribe el 16, el transporte había regresa-

do al Callao, después de haber desempeñado en el Sur más de 25 comisiones, movilizando 5,000 hombres, armamentos, víveres, etc.

Las baterías del Callao, como podrá verse más adelante por el informe del contralmirante A. de la Haza al asumir su jefatura y la Comandancia de Armas de la Provincia Constitucional del Callao, carecían de dotaciones en número y calidad como para operar eficientemente las piezas de grueso calibre. La decisión de Williams Rebolledo de retirarse el 22 de mayo, salvó al Callao de una catástrofe.

La plaza de Arica, fortificada como se ha visto; y las baterías haciendo repetidos ejercicios de fuego en presencia de Prado y de Daza, según comentario de *El Peruano* del 9 de julio. Efectivos de unos 12,860 de las tropas aliadas estacionadas como sigue:

- En Tacna, aproximadamente 4,000 bolivianos
- En Arica, aproximadamente 2,500 peruanos
- En Iquique, aproximadamente 4,180 peruanos
- En Pisagua, aproximadamente 2,180 entre peruanos y bolivianos.

A estar por la información expuesta en el capítulo anterior, al comenzar el tercer trimestre aún no se disponía de los torpedos Lay ni de las lanchas Herreshoff.

De las cartas de Prado citadas en el capítulo anterior, queda en claro su angustia por tener en el área de operaciones al *Huáscar* y la *Unión*.

En cuanto a la escuadra chilena, es pertinente repasar algunos hechos del mes de junio para tener una visión clara de cómo llegó al inicio del periodo que se trata en este capítulo.

Williams Rebolledo, luego de regresar de su fallida expedición al Callao, restableció oficialmente el bloqueo de Iquique, mediante nota que cursó al Prefecto de Tarapacá con fecha 31 de mayo, el mismo que estaría sujeto a los términos contenidos en sus notas del 5 y 17 de abril[1], de lo cual dio cuenta el 2 de junio al Comandante General de Marina de Chile, contralmirante E. Altamirano.

Impactado por la pérdida de la *Esmeralda*, por las dos fallidas persecuciones del *Huáscar* por el *Blanco*, en donde desplegaba su insignia, así como según Bulnes[2], por el "murmullo de disgusto de los oficiales. Thompson su favorito, Latorre y otros jefes más, no se manifestaban contentos", más las críticas aparecidas en los periódicos chilenos, influyeron para que un Williams "desalentado, decaído de ánimo, enfermo, quisiera dejar el mando" y envió al Gobierno su renuncia "fundándose en el mal estado de su salud, lo que era cierto, porque solo con gran sacrificio se mantuviera a bordo".

La fecha de la renuncia debe haber sido el 4 de junio, al fondear en Iquique de regreso de la segunda persecución del *Huáscar*, pues en esa

misma fecha, según comenta Bulnes, Rafael Sotomayor anotó en su "Diario" la alarma y desconcierto por las críticas a Williams, recomendando al Presidente Pinto no la aceptase y enviara más bien un médico para atender su salud.

Entran así en juego dos factores, que se entremezclan y dilatan la definición de su situación. Uno, la lentitud del servicio postal marítimo; otro, de naturaleza personal y oficial de las notas, que se tratará de exponer en la forma más concisa y objetiva posible.

1. 4 de junio.- El almirante desde Iquique, elevó su renuncia al Presidente Pinto en Santiago. Rafael Sotomayor asienta en su "Diario" haber pedido al Presidente Pinto no aceptarla y enviar un médico para su atención.
2. 6 de junio.- El Ministro de Guerra y Marina, general B. Urrutia, envió un oficio al almirante Williams Rebolledo sobre tres puntos:
   a. No emprender nuevas expediciones lejanas con la escuadra sin antes coordinar con el Gobierno, lo que no implicaba pérdida en la libertad de acción;
   b. Su parecer respecto a establecer el bloqueo del Callao, y
   c. Su parecer respecto a organizar la escuadra en dos divisiones.
3. 13 de junio.- El Presidente Pinto dio cuenta al Gabinete de la renuncia del almirante Williams, acordando no aceptarla, pero sí enviar un médico para su atención.
4. 15 de junio.- El almirante Williams acusó recibo del oficio del Ministro Urrutia, y contestó sobre los tres puntos como más adelante se consigna.
5. 20 de junio.- El almirante Williams comunicó al Presidente Pinto estar a la espera de órdenes, reiterándole su mal estado de salud. Pidió un mes de descanso en su casa.
6. 24 de junio.- El Ministro Urrutia acusó recibo del oficio del 15 de Williams, y le ratificó su libertad de acción como Jefe de la Escuadra, pero debiendo dar cuenta al Gobierno para que adopte las medidas necesarias.
7. 25 de junio.- El almirante Williams escribió al Presidente Pinto acusando recibo de sus dos cartas. De la segunda apreció que no se le daba la licencia pedida. Ello lo obligaba a un gran sacrificio, escribe, "superior al estado de postración en que me encuentro".

Comenta Bulnes, que el Gobierno no podía hacer más en su obsequio al otorgarle una nueva oportunidad para que la gloria no se le escapara de la mano, a pedido expreso de Sotomayor, pero por última vez, pues al finalizar junio, "desembarcó en Antofagasta (el 28) disgustado y desengañado", regresando a Valparaíso.

El punto 2(a) arriba referido, era el más controvertido y sobre él Williams abundó en razones justificatorias de por qué decidió actuar como lo hiciera en su expedición al Callao, los efectos y los grandes inconvenientes que, según él, implicaba la sujeción a las recomendaciones ministeriales. Resumiendo su argumentación se tiene:

a. Que durante los 18 días de ausencia de Iquique, incluidos los 10 en que estuviera levantado el bloqueo, la única ventaja de que gozó el enemigo, si así se la podía llamar, consistió en "algunas lanchadas de víveres y el desembarco de algunos individuos de tropa", que por lo demás venía realizando vía Pisagua.
b. Que reconocía la desventaja en velocidad respecto de la escuadra peruana, que dificultaba llegar al combate decisivo, aunque se podía lograr adoptando otras medidas, pero para ello insistía, "es necesario que se deje al Jefe de la Escuadra toda la amplitud de acción que he tenido antes de recibir la nota de Ud., sin lo cual tendría grandes dificultades para obrar eficazmente". Menciona también, que la ventaja en el andar le permitía a la escuadra peruana evitar todo combate mientras no tuviera el convencimiento de su superioridad para atacar, en casos aislados, con probabilidad de buen éxito. Se refiere Williams, por otro lado, a la actitud pasiva de la tropa y población de Iquique, "pues cualquier manifestación hostil me autoriza a reducir al pueblo a escombros; si hasta ahora no lo he efectuado ha sido solo obedeciendo a sentimientos de humanidad".
c. Finalmente, Williams citaba como una desventaja la lentitud en el intercambio postal marítimo, producto de la reducción de viajes de la P.S.N.C., que frente a las operaciones del enemigo podía generar tardanzas en la ejecución de las medidas propuestas, que el adversario podía interpretar como "debilidad". Concluía Williams insistiendo en que "se dé al Jefe de la Escuadra amplia libertad de acción", sin perjuicio de comunicar al Ministerio oportunamente la acción emprendida.

Respecto al punto 2(b), esto es el bloqueo del Callao con una parte de la escuadra, Williams ratificaba su oposición tal como lo hiciera con anterioridad al contestar a los planteamientos del Ministro de Relaciones Exteriores. Si bien era partidario de dividir la escuadra, no lo era en cuanto a enviar a una de sus divisiones tan lejos y con dificultades de comunicación.

En cuanto al punto 2(c), Williams coincidía en la organización en dos divisiones, agregando que una de ellas debía mantener el bloqueo de Iquique, "punto estratégico y centro de las operaciones mili-

tares del enemigo, que juzgo de mucha importancia". La otra división vigilaría la costa de Norte a Sur para "interceptar el tráfico de los transportes enemigos y convoyar al ejército (chileno), que supongo se habrá de poner pronto en movimiento". Cada división contaría con un transporte para abastecerla de carbón, pertrechos, etc.

No se tiene información precisa desde cuando es que se adoptó la organización de dos divisiones, pero a fines de junio la 2da. División conformada por el *Cochrane*, *Abtao*, *Magallanes* y *Matías Cousiño* tenía a su cargo el bloqueo efectivo de Iquique, bajo el comando accidental del comandante Simpson. La 1ra. División, conformada por el *Blanco*, *Chacabuco* y *Loa*, estaba estacionada en Antofagasta. La *O'Higgins* en Valparaíso en cambio de calderas, y la *Covadonga* en reparación en el mismo puerto.

El efectivo del ejército de operaciones estacionado en Antofagasta a las órdenes del general J. Arteaga, había sido aumentado a unos 10,000 hombres y continuaba su alistamiento para invadir territorio peruano, conforme a la decisión adoptada en los días 5, 6 y 7 de julio[3].

Bulnes ofrece una reseña de cómo se llegó a esa decisión sobre la base de los planes de campaña del Gobierno, los cambios de comando que se produjeron, y la aspiración de convertir a Bolivia en su aliada contra el Perú, todo lo cual tuvo lugar en junio y primeros días de julio[4]. Relata que los diversos planes del Gobierno habían fracasado, entre ellos: el del Ministerio Prats; el del general Arteaga y Ministerio Varas para invadir Tarapacá, que se frustró por el combate de Iquique, y aparentemente, dice Bulnes, "porque en ningún caso se habría podido ejecutar por falta de municiones", lo cual la opinión pública no tenía porque saberlo. Viene entonces un tercer plan, el de invadir el departamento de Moquegua, basado en el supuesto de que Daza aceptase la propuesta de aliarse con Chile, plan que hubo de variar ante el rechazo de Daza, aunque de todas maneras cambió el objetivo físico de la guerra para Chile: ya no sería contra Bolivia sino contra el Perú, con la esperanza que el supuesto antes mencionado se daría en algún momento, según lo estimaba la diplomacia.

El Gobierno chileno enfrentaba el dilema de su estabilidad interna, frente al descontento de su accionar por parte de la opinión pública, el fracaso de la expedición al Callao y de las persecuciones del *Huáscar*, el combate de Iquique, y el refuerzo del ejército de Tarapacá con 4 a 5,000 hombres.

Al revisar el general Arteaga su plan original de invadir Tarapacá por tierra, se convenció de su falta de validez, concibiendo otro, consistente en atacar Tacna y Arica, y sitiar Tarapacá por tierra desde

Antofagasta y por el mar con la escuadra, que haría rendir a las tropas defensivas de Tarapacá en número de 12 a 14,000 hombres, por la falta de recursos y víveres.

Resultaba que la nueva concepción de Arteaga coincidía con la del Gobierno, que aparece en el Acta del Consejo de Ministros del 10 de junio, que reproduce Bulnes como sigue:

> "El Consejo después de una extensa discusión consideró que era menester persistir en la guerra terrestre ofensiva, y que siendo así, la operación preferible sería un desembarque de 10,000 hombres en "algún punto vecino de Arica para batir la división boliviana que se encuentra en Tacna", si no se pliega a nuestra causa el general Daza, y "ocupar así el departamento de Moquegua donde habrá agua, víveres y pasto en abundancia para nuestro Ejército". Ocupado así el departamento de Moquegua, manteniendo el bloqueo de la costa peruana desde Arica hasta su último confín del sur, y conservando una división de tres a cuatro mil hombres de línea en Antofagasta, fuera de los cívicos que en este lugar hay estacionados, quedará encerrada la fuerza enemiga que hoy ocupa a Tarapacá, y Bolivia quedará sin salida alguna para el Pacífico".

Nótese la frase final: "Bolivia quedará sin salida alguna para el Pacífico". Ese objetivo se logró y Bolivia, 125 años después, sigue sin salida al Pacífico. Esa concepción borra aquella otra que siempre había primado: que la guerra era solo un problema de guano y salitre. Pero esa idea debía complementarse con una de las dos siguientes: apoderarse de Arica y ofrecerla a Bolivia para su salida al mar a cambio de aliarse a Chile contra el Perú, o apoderarse de Arica, rechazar cualquier aceptación y dejar encerrada para siempre a Bolivia, con un candado de combinación cuya clave solo conocería Chile. Esta última es la que prevalecería, hasta hoy.

Es cierto que del acuerdo ministerial citado no participaba el Ministro Antonio Varas, pues siempre estuvo inclinado a una campaña sobre Lima, opinando que las resoluciones que se adoptaron eran prematuras y poco estudiadas, por lo menos así se lo decía a Sotomayor el 17 de junio.

Antes de llevar a cabo la decisión del 10 de junio, el Gobierno convocó a una reunión de los mandos en Antofagasta, repartiéndose las gestiones privadas, según acuerdo en la misma Acta como sigue:

- El Presidente A. Pinto y el Ministro de Relaciones Exteriores D. Santa María escribirían al general Arteaga y al almirante Williams, y al primero también Santa María;
- El Ministro A. Varas a R. Sotomayor, Asesor de la Escuadra como ya se ha dicho.

En esa reunión, se discutiría la operación táctica y militar pre-

ferible, escribe Bulnes, en el entendido que el Gobierno no deseaba esperar más tiempo para iniciar las operaciones. Terminada la conferencia, Sotomayor viajaría a Santiago para informar personalmente sobre los conceptos de Williams y Arteaga.

Es interesante que Pinto y Santa María pregunten a Arteaga cuál de las tres campañas era de su preferencia: la de Tarapacá, la de Tacna o la de Lima, visto que ambos adelantaban opinión en el sentido de rechazar la de Lima, aparte de darle a Arteaga la alternativa de enviar a Santiago a un representante de su confianza para exponer sus puntos de vista, lo que motivó el viaje de su secretario Donoso. Las consultas a Williams y Sotomayor generan el viaje del *Blanco* a Antofagasta, es decir después del 10 de junio.

De la reseña de Bulnes, se desprende que Arteaga era una persona sin doctrina de trabajo de Estado Mayor, es decir, de equipo, pues toda la labor de apreciación de la situación la hacía personalmente. Por otro lado, si bien el Gobierno tenía ante él dos representantes civiles influyentes, Vergara y Alfonso, no lograron influir en Arteaga, que tampoco los tenía en cuenta en su comando, de lo cual se quejaron por escrito ante Pinto opinando desfavorablemente del trabajo del general. Leída que fuera una carta de Vergara en el Consejo de Ministros del 16 de junio, se acordó que Santa María viajase a Antofagasta para apreciar in situ el estado del Ejército. En la sesión, Varas manifestó su voto en contra del viaje, aunque el voto no debía considerarse como obstáculo al viaje de Santa María. Parece que Varas intuía la futura decisión de Arteaga. Pero es conveniente saber que en la sesión citada, el Consejo se pronunció a favor de la campaña de Tacna, en los términos siguientes:

> "En el curso del debate S.E. el Presidente, y los señores Santa María, Hunneus y general Urrutia manifestaron que consideraban preferible la ocupación de Tacna y Arica a la del Callao o Iquique, expresando que la traslación del Ejército al Callao exigiría una flota de transportes con que no cuenta la República por ahora, y que las condiciones que hicieron preferible en un principio la ocupación de Iquique, han cambiado".

El 17 de junio llegó a Santiago el señor G. René Moreno, agente confidencial para tratar con Daza. La noticia de su negativa hizo cambiar totalmente el plan acordado la víspera: el nuevo objetivo era Tarapacá.

En su viaje hacia Antofagasta, Santa María se encontró el 20 en Valparaíso con Donoso, representante de Arteaga ante el Gobierno, como se ha dicho. Conversaron y Donoso se enteró del nuevo plan que comunicó por telegrama a Arteaga y que le confirmó posteriormente en carta, pero sin mencionar para nada a Bolivia, pues dice: "Si

el señor Santa María tiene la clave segura para pensar así y obrar en consecuencia, Ud. con su talento bien claro va a juzgarlo".

Santa María llegó a Antofagasta a fines de junio para entenderse personalmente con Arteaga. No encontró un clima de armonía. Según Bulnes eran "dos hombres que estaban organizados para no entenderse", con efecto inevitablemente negativo sobre el plan de campaña.

El 28 de junio, Santa María presidió en Antofagasta una Junta de Guerra formada con Arteaga, Sotomayor, Vergara y Alfonso. Williams fue invitado pero no quiso concurrir. Aunque en Antofagasta había generales y coroneles, ninguno de ellos participó en la Junta, lo cual según Bulnes, fue considerado por Arteaga como un ataque a fondo a su autoridad y al ejército. La decisión estaba en manos de cuatro civiles, de los cuales Santa María era Ministro.

En la Junta se discutió los cursos de acción posibles: expedición a Tarapacá, expedición a Tacna, o expedición a Lima. La decisión final fue la primera, pero es interesante reseñar las razones resumidas que esgrimiera cada uno de los presentes:

1. D. Santa María.- Sus razones eran estratégicas y políticas. La cercanía de Tarapacá, la mayor facilidad para transportar el ejército, y el apoderarse "de los guanos y salitreras que proporcionaban el principal recurso bélico al erario del Perú", estaban entre las estratégicas. Las políticas: que derrotado el ejército de línea el Gobierno peruano no podría sostenerse, y el nuevo no se consideraría ligado a los compromisos del anterior, agregando: "Bolivia, tendría ocasión para acercarse a Chile por medio de un arreglo. No podría ocultársele que, perdida esta oportunidad, tendría que renunciar para siempre al anhelo de tener a Arica como puerto boliviano".
2. R. Sotomayor.- Expuso que en Tarapacá el Perú tenía un ejército veterano de 8,000 hombres, de modo que el nervio de su poder militar estaba en Iquique, y por ser el centro de su resistencia se le debía atacar primero. Entre las razones militares para preferir Tarapacá estaban la proximidad de Antofagasta, el privar al Perú de sus recursos fiscales, la "facilidad que el triunfo ofrecería para entenderse con el Gobierno boliviano", y que la escuadra no teniendo ya que ocuparse del bloqueo de Iquique, "recuperaría su libertad de acción para dedicarse a perseguir las naves enemigas". Sotomayor estaba convencido que la victoria en Tarapacá no pondría fin a la guerra, y anunciaba "que sería necesario emprender después una nueva campaña sobre Lima". Sugirió como punto de desembarco Patillos.
3. Alfonso.- Concurrió con Sotomayor, excepto que recomendó Pisagua como punto de desembarco.

4. Vergara.- Se pronunció por la invasión de Tarapacá, recomendando el desembarco en Pisagua y en Junín con tanta claridad, dice Bulnes, que "sus palabras son el trasunto anticipado de lo que se evidenció después". El gran argumento que diera Vergara y que predominase sobre cualquier otro fue "la necesidad de evitar la intervención de cualquier gran potencia perjudicada por la guerra, y para ese evento convenía estar en posesión de la prenda que garantizara la indemnización de guerra. Esa prenda no podía ser otra que Tarapacá".
5. General Arteaga.- Fue el último en fundamentar su voto, y después de leer su extensa exposición, se ratifica en el ataque por Moquegua y aún a Lima. Terminaba diciendo que "sus objeciones a la campaña de Tarapacá no importaban un rechazo absoluto, y que marcharía donde el Gobierno le ordenara". Bulnes transcribe el párrafo que critica las esperanzas en la cooperación de Bolivia, y la califica de una lucidez notable. Además, el 4 de julio Arteaga escribe al Presidente Pinto, reiterándole su convicción de operar sobre Tacna o Moquegua.

Terminó, pues, la Junta con el voto de los cuatro civiles por la campaña de Tarapacá, con la ausencia de Williams, pero el voto de Sotomayor no puede considerarse como del almirante. Santa María, Sotomayor y Alfonso regresaron a Valparaíso. Consecuencia de esta situación fue un incidente entre Arteaga y Santa María. Opinaba que "tenían un Ejército sin General y una Escuadra sin Almirante".

Un extenso artículo en el *Boletín de Guerra* del Ejército boliviano, reproducido en *El Peruano* del 10 de julio, concluye como sigue:

> "¿Es Sama? ¿Es la caleta de Camarones? ¿Es Pisagua o el desierto por donde se nos han de presentar? Sea por donde pongan el pie, el ejército unido estará listo para detenerlos, no lo dudamos. Tenemos bien organizado el sistema de avisos. Telégrafos eléctricos, de fuegos, de señales y correos a caballo y a pie, nos pondrán en pocas horas al corriente de lo que pasa en el puerto más apartado de la costa. Estamos sobre la palabra, y nuestros Directores no malgastan su tiempo sino por el contrario se afanan y desviven por consagrarse en la mejora del ejército, y en disponer los medios de frustrar los planes de los invasores".

Se ha mencionado que Sotomayor desembarcó de la escuadra con desagrado, proclamando que no volvería más y pediría el cambio del almirante Williams, habiendo notado incluso síntomas de indisciplina. Por su parte, Williams se sintió feliz de la salida de Sotomayor y así se lo comunicó al Comandante General de Marina, Altamirano, para quien se proyectaba un pronto desenlace.

El Consejo de Ministros se reunió en Santiago los días 5, 6 y 7 de

julio, para debatir otra vez los tres cursos de acción citados. Por mayoría se acordó la campaña de Tarapacá. El Presidente Pinto también votó a favor de ella. El Ministro Varas votó en contra por las mismas razones que Arteaga. Primaron las razones estratégicas de Santa María ya referidas.

Comenta Bulnes que el Consejo no quiso hacer cambios en los comandos del ejército y de la escuadra, pero sí ejercitar mayor autoridad en el teatro de operaciones, y al efecto nombró a Santa María como su representante en el Ejército del Norte con el título de Delegado, con superioridad sobre el general Arteaga, y en el Ejército y Escuadra a Sotomayor como Comisario General, "nombramiento desconocido en la Constitución", cuyo texto fechado Santiago, julio 11 y firmado por Aníbal Pinto y Basilio Urrutia, lo publicó Bulnes en su obra por primera vez. Sotomayor, dice Bulnes, se guardó el nombramiento y aunque jamás lo exhibió, resultaba ser un "Presidente de la República en campaña". El documento fue manejado con tal reserva que ni sus ministros, excepto Varas, supieron de su contenido. Ellos y sus sucesores solo supieron que en el Norte había un Comisario General.

El Peruano del 9 de julio transcribió, traducido del francés al inglés, el artículo siguiente:

> "Después de considerar las tropelías y barbarismos de la escuadra chilena contra puertos peruanos y los fracasos de Williams, a quien califica como el N° 1 en la relación de decapitados que va en desventaja del Perú, el N° 2 es el valiente anciano general Justo Arteaga, que en lo sucesivo estará bajo el control de un Mentor, seleccionado entre las filas de la diplomacia chilena, igual como se hiciera en la época de la Revolución Francesa en que el Directorio envió a Napoleón sus fiscales nacionales, al momento que atacaba Tolón. D. Domingo Santa María ha sido enviado al teatro de la guerra con todo el poder para comandar y dirigir el ejército y la marina, siendo su calidad de Ministro de Relaciones Exteriores el mejor título para respaldar su habilidad en operaciones militares".

El 14 de julio Santa María se embarcó en Valparaíso para Antofagasta. Lo acompañaban Alfonso y el secretario Donoso, y Arteaga Alemparte, hijo del general. El 17 de julio arribaron a Antofagasta. Al día siguiente el general Justo Arteaga envió al Presidente Pinto un telegrama renunciando al comando. De nada sirvió la intervención de Sotomayor. La renuncia de Arteaga era indeclinable. De los tres generales que había en el ejército del Norte, el Gobierno escogió como reemplazo al general de brigada Erasmo Escala. Esto ocurría el 18 de julio, el mismo día que un propio de Mejillones traía un mensaje: el *Huáscar* y la *Unión* en el puerto.

1.1. OPERACIONES DE LA ESCUADRA CHILENA

Continuaba, pues, el almirante J. Williams Rebolledo como Jefe de la Escuadra con su insignia en el *Blanco*, aunque *El Peruano* del 9 de julio comentase sobre el enjuiciamiento y casi segura destitución de Williams por el Gobierno de Chile, "lo que ha causado entre nosotros gran disgusto, pues la ineptitud manifiesta de aquel nos servía de aliado, como en el célebre combate de Iquique".

Prácticamente, durante el mes de junio la escuadra chilena estuvo inactiva, con excepción de los transportes que cumplían sin escolta, diversas tareas de apoyo logístico para el ejército y escuadra, entre Antofagasta y Valparaíso.

Pero el 30 de junio, ya sin Sotomayor a bordo, Williams decidió desplazarse con la 1ra. División a Iquique. Zarpó a las 10h 30m p.m., alcanzando el puerto de destino a las 11h 30m p.m. del 3 de julio[5].

En los tres días que duró el viaje y enterado del acuerdo de la Junta de Guerra, reconoció la costa intermedia con el objeto de definir los lugares a propósito para un desembarco. Recaló en Tocopilla, donde encontró al *Rímac* que estaba desembarcando tropa de Artillería de Marina, mulas, etc.

Siguiendo su viaje al Norte, recaló en Huanillos del Perú, en donde solo había un pontón-cisterna con 40,000 galones de agua para la población, cuya destrucción ordenó, con el objeto de que los habitantes abandonasen el lugar a la fuerza y, por consiguiente, no quedase persona alguna que informara al enemigo de la presencia o aproximación de las tropas chilenas. Luego entró a Pabellón de Pica, y destruyó la máquina de destilar procediendo a Iquique.

Pero las cosas no sucedieron tan simples como las informase Williams. En efecto, el 3 de julio el Comisario de las Guaneras del Sur con sede en Pabellón de Pica, Federico Bocanegra[6], informó al Prefecto de Tarapacá que a la 1h p.m. del 2 se presentaron en Huanillos el *Blanco* y la *Chacabuco*. No hubo bombardeo, pero sí inutilizaron el pontón *Marañón*, sin hundirlo, advirtiendo que en pocos días llegaría caballería e infantería, que no debían ser molestadas. Esta información la recibía el Comisario Bocanegra a las 5h 30m a.m. del 3 de julio por boca de un mensajero venido de Huanillos, justo en momentos que avistaba a esos mismos buques en Pabellón de Pica, a cuyo fondeadero llegaron a las 7h 15m a.m.

La guardia civil, a cargo del teniente coronel Juan B. de la Barra, fue dividida en 2 secciones, para defender el muelle. A las 8h 30m destacaron cinco embarcaciones con tropa, que se dirigieron al muelle,

pero al ver la actitud defensiva, se replegaron. A las 9h 10m a.m. el *Blanco* inició el bombardeo con bombas de a 250, contra la tropa, máquina condensadora y estanques de propiedad de la Compañía Cargadora del Guano y privados. A las 11h 20m fue relevado por la *Chacabuco*, que mantuvo el fuego hasta las 12h 30m p.m. El bombardeo había durado 3h 20m. A la 1 de la tarde ambos buques se retiraron al Norte, dejando cuatro heridos y un muerto.

Apenas llegado a Iquique, Williams cursó una nota al Prefecto de Tarapacá, en la que le manifestaba su deseo de canjear prisioneros chilenos de la *Esmeralda* por igual número de personas hechas presas en diversas acciones en Calama, Pisagua y en la apresada goleta *Coqueta*, que sumaban 37 según relación que adjuntaba, y que se resume como sigue[7]:

- 32 Jefes, oficiales, tropa y paisanos bolivianos;
- 3 del *Huáscar* (la dotación de presa de la goleta): 1er. Guardián F. Sena; artillero ordinario M. Pérez y marinero F. Cáceres;
- 2 en Pisagua: L. Cruz y B. Jiménez.

No hay información sobre el resultado, pero los presos de la *Esmeralda* no fueron canjeados en esta oportunidad.

1.2. PERSECUCIÓN DE LA PILCOMAYO

Así, pues, entre el 3 y 5 de julio toda la escuadra chilena se reunió en Iquique. En este último día, la 1ra. División zarpó a las 8h 30m p.m. con destino a Antofagasta[8], pues en concepto de Williams ella debía permanecer allí para su defensa en tanto no se montara el cañón de a 300 que llevara el *Lamar*.

El 6 de julio, a eso de las 12 del día frente a Tocopilla, avistó en la bahía el humo de un buque al parecer incendiándose, y a unas 8 millas al Sur y cerca de la costa otro vapor navegando al Sur, que se le reconoció luego como la *Pilcomayo*, la que a su vez al reconocer al *Blanco* activó sus fuegos. Williams impartió órdenes para iniciar la persecución, que se prolongó toda la tarde y la noche.

El 7 a las 7 a.m., Williams suspendió la persecución por el *Blanco* "pues en las 20 horas que duró ésta, habiendo recorrido una extensión de 190 millas en un circuito Este a Oeste por el Sur, teniendo la ventaja del menor arco que describíamos, por venir del Norte, no pudimos adelantarla". Según Williams, el blindado solo alcanzó a dar 9 mph, habiendo ordenado una investigación de por qué no logró las 10 mph cuando la última persecución del *Huáscar*, en particular

consumiendo buen carbón inglés y con sus fondos acabados de limpiar.

El mal estado de las calderas de la *Chacabuco* solo le permitía un andar de 7 mph, por lo que se dirigió a Antofagasta, en donde fondeó a las 3 a.m. del 7. Luego de informar al general Arteaga zarpó al Oeste hasta una distancia de 50 millas sin avistar al blindado. Regresó al fondeadero a las 6 p.m. El *Blanco* lo hizo a las 11 de la noche del mismo día. Era la tercera persecución frustrada de un buque peruano por el *Blanco*. Un telegrama del general Arteaga del 8 de julio enviado desde Antofagasta decía:

> "El 7 (sic) de julio a las 12 de la noche fondeó el *Blanco*. No pudo dar caza a la *Pilcomayo*. De Tocopilla avisan que la *Pilcomayo* incendió el buque *Matilde* y se dirigió al Sur"[9].

El Constituyente, de Copiapó, en su edición del 9 de julio decía que en telegrama del 7 se daba por hecho la captura de la *Pilcomayo* por el *Blanco*, pero que en otro del 8 con su rudo laconismo decía: "La *Pilcomayo* no ha sido alcanzada y el *Blanco* ha regresado a Antofagasta". Concluía como sigue:

> "Háganse cuantas apreciaciones se quiera; pero lo real y verdadero es esto: el *Blanco* ha andado muy desgraciadamente en sus excursiones de la actual campaña: el *Chalaco* que contaba como suyo primero, se rió de él en sus propias barbas escapándose; el *Huáscar* después se le iba por entre los dedos, y hoy la *Pilcomayo* se le escapa de la concavidad de las manos. El motivo de tanta escapada no lo sabemos, y con nosotros casi todo el país; por lo tanto, esperamos que el tiempo lo dirá".

1.2.1. Señales de humo al mejor estilo "SIOUX"

En su parte de 12 de julio al Comandante General de Marina, ya glosado, Williams después de manifestar que la *Pilcomayo* no era el único buque peruano cruzando por esas aguas, decía tener datos seguros, por confirmar con el vapor de la carrera que el domingo 13 de julio arribaría del Norte, de que todos los buques habían salido o estaban por salir del Callao. Significaba su presencia en esas aguas una amenaza constante para los transportes chilenos como lo expusiera en un telegrama del 8 de julio. Recomendaba fortificar Taltal y Caldera. Como medida preventiva proponía:

> "A fin de evitar este peligro, de acuerdo con el señor General en Jefe, se ha establecido desde hoy un vigía en la punta Tetas, encargado de vigilar e indicar la presencia o aproximación de todo buque enemigo, por medio de una humareda durante el día, y de una fogata durante la noche. Igual precaución pudiera hacerse extensiva al Litoral comprendido entre Taltal y este puerto, estableciendo a distancias convenientes, un

servicio de telégrafos semejantes, es decir empleando el sistema de humos y fogatas, del que se daría noticia a los comandantes de los transportes para que, con su conocimiento, tomaran las medidas convenientes para la seguridad de su navegación".

No hay información del empleo de esta medida, pero el vigía en punta Tetas de alguna forma informó de la presencia del *Huáscar* y de la *Unión* en sus cercanías en la mañana del 23 de julio.

2. *INICIO DE LA SEGUNDA EXPEDICIÓN DE LA CAMPAÑA NAVAL*

2.1. *LAS OPERACIONES DE LA* PILCOMAYO

El 29 de junio zarpó del Callao al Sur la *Pilcomayo*, al mando del capitán de navío Carlos Ferreyros. En su viaje fue avistada por el vapor *Colombia* el 30 de junio a las 3 p.m. frente a Chala. Para cumplir con las instrucciones de Prado realizó las operaciones que siguen[10]:

DÍA	ACTIVIDAD O HECHO
Miércoles 2 de julio	*Pilcomayo* arribó a Arica, con cargamento de rifles y municiones.
Jueves 3 de julio	A las 11 a.m. llegaron de Tacna por tren, 2,000 hombres del ejército boliviano al mando de Daza, quien personalmente distribuyó los rifles, incluso municiones, concluyendo a las 5 p.m. A las 6 p.m. comenzó el embarque en el *Oroya* de los efectivos bolivianos, operación que concluyó a las 11 p.m.
Viernes 4 de julio	A las 2 a.m. zarparon de Arica el *Oroya* con escolta de la *Pilcomayo* a 6 millas por delante, con destino a Pisagua. La cañonera, luego de reconocer la ensenada del Sur, entró con el transporte al puerto, quedando amarrados a las boyas a las 11 a.m. Con participación de las embarcaciones del transporte, de la cañonera y del puerto, la descarga y desembarco quedaron terminados a la 1h 30m p.m. En la noche el *Oroya* zarpó para Arica, sin escolta. A las 6h 30m p.m. la *Pilcomayo* zarpó para el Sur navegando abierta de la costa.
Sábado 5 de julio	A las 3h a.m. recaló frente a Iquique sin ser detectada, y prosiguió al Sur. A 9h 30m a.m. arribó a la caleta Patillos, y envió a tierra un bote con un oficial para obtener información, que no pudo desembarcar por el rechazo de una patrulla de caballería peruana con fuego de fusilería.

	La cañonera efectuó un tiro de cañón de advertencia, para que no obstaculice el regreso del bote. Ferreyros prosiguió viaje al Sur. Coincidentemente, la 1ra. División chilena zarpó este mismo día de Iquique con destino a Antofagasta.
Domingo 6 de julio	A las 6 a.m. recaló en el ocupado puerto boliviano de Tocopilla, y a las 8h 15m a.m. luego de afianzar el pabellón con el tiro de estilo, envió a tierra un bote con un oficial para notificar al comando militar chileno que bombardearía el puerto de haber hostigamiento, procediendo a la destrucción de 13 lanchas, sin resistencia a pesar de contar con 2 cañones de campaña. En el puerto había dos buques mercantes. Uno de ellos en el fondeadero, fue reconocido como inglés. El otro, en franquía, era chileno, de nombre *Matilde*, que enarbolaba indebidamente la bandera de Nicaragua y aunque era de nacionalidad y propiedad chilena tenía patente falsa. Ferreyros ordenó su destrucción con fuego de artillería, después de haber enviado a tierra a sus tripulantes. A la quinta bomba se produjo un incendio en popa, que al cabo de media hora se había extendido a todo el buque. A las 11h 45m a.m. Ferreyros prosiguió viaje al Sur, pero a eso de las 12h 20m p.m. avistó por el NO un vapor hacia el cual se dirigió para reconocerlo, resultando ser el blindado *Blanco* con 2 vapores más en convoy, la *Chacabuco* y un transporte, que se dirigían al Sur. Ferreyros enrumbó a Cobija, y luego al Norte, siendo perseguido tenazmente por el *Blanco* toda la tarde y noche.
Lunes 7 de julio	A las 7h 45m a.m., después de casi 20 horas de persecución, el *Blanco* desistió de ella. El *Oroya*, por orden de Prado, procedió a Mollendo a embarcar el batallón Victoria, que estimaba estaría en Arica el 9 de julio. Esta decisión la tomó en previsión de cualesquier acontecimiento, pues se le había corroborado la noticia de un próximo ataque del enemigo sobre ese departamento, que por cierto estaba menos defendido que Tarapacá. (Esta carta del 7 de julio la enviaba Prado en el vapor alemán *Theben*).
Martes 8 de julio	A las 3h a.m., la *Pilcomayo* fondeó en Arica.

Es interesante este viaje de la cañonera, pues colmó una aspiración boliviana: armar a su ejército. Así, comentaba *El Comercio*, que el 3 de julio Daza llegó a Arica a las 11 a.m. procedente de Tacna, y en forma personal distribuyó los Remington a los 4 batallones bolivianos. También comentaba que el 4 de julio a las 11 a.m. llegó de Mollendo la lancha a vapor *Sorata* del Gobierno boliviano, al mando

del teniente 1° Rómulo Espinar, de la marina peruana. Esta lancha procedía del lago Titicaca, y había sido llevada por ferrocarril a Mollendo y de ahí a Arica. Tenía un andar de 10 m.p.h.

Ferreyros, en el parte que el 8 de julio elevó al Supremo Director de la Guerra, convoca su atención hacia la conducta del Cónsul de Nicaragua en Valparaíso por haber expedido patente de nacionalidad nicaragüense a la barca chilena *Matilde* con fecha 29 de marzo de 1879, en circunstancias que se encontraba en la mar en pleno viaje de Eten a dicho puerto, al cual arribó el 9 de abril, según consta en el diario de navegación de la barca.

El 19 de julio, el Comandante General de Marina daba cuenta al Ministro de haber recibido del comandante de la *Pilcomayo*, ya en el Callao, los papeles y diario de navegación de la barca *Matilde*, recalcando el abuso por parte del cónsul de Nicaragua al haber expedido la patente mencionada, y pedía una acción por parte del Gobierno.

Prado, en su carta a La Puerta del 5 de julio, encomiaba la operación realizada por el *Oroya* y la *Pilcomayo* como sigue:

> "Es la operación militar más importante que hemos realizado en la presente campaña, por la actividad, rapidez, audacia y precisión con que se ha procedido en todo, al mismo tiempo que ella pone de manifiesto la inconcebible ineptitud y descuido de los chilenos que no obstante que tienen toda su escuadra reunida en Iquique, hemos podido introducir, puede decirse, sobre sus narices, este poderoso refuerzo a nuestro ejército de Tarapacá, con el que es mucho más difícil que puedan efectuar en esa costa el desembarco que proyectan".

Más adelante continúa Prado:

> "La *Pilcomayo* ha seguido al Sur, a desempeñar la comisión que he dado de ir a hostilizar al enemigo, con instrucción de pasar, según las circunstancias hasta Antofagasta, aprovechando de que todos los buques de guerra chilenos se encuentran hoy (5) en Iquique".

Por otro lado, en carta anterior del 4 de julio a La Puerta, luego de la llegada de la cañonera a Arica, le había comentado haber tenido la oportunidad de observar su ametralladora (Gatling), y se entusiasmó tanto con ella, que le dijo que pida a Grace Brothers 40 o 50 para el ejército.

En otra carta a La Puerta del 7 de julio, Prado comentaba que la cañonera aún no había regresado y suponía que había seguido hasta Antofagasta. También le anunciaba haber enviado el *Oroya* a Mollendo para traer al batallón Victoria, y suponía estaría en Arica el 9. En otra carta del 10, le informaba que la *Pilcomayo* regresó a Arica el 8 adelantándole algunos detalles del parte de Ferreyros. Agregó que el 8 en la noche debían llegar el *Huáscar* y la *Unión* (sic). Así pues, las

presunciones de Williams eran bastante acertadas, como también las de Prado en cuanto a un supuesto desembarco en Tarapacá y en las cercanías de Arica.

Por su parte, el Secretario General, M. Álvarez, de la Secretaría de la Suprema Dirección de la Guerra, informó al Ministro de Guerra y Marina con fecha 5 de julio, sobre los sucesos en el Sur y las operaciones de la *Pilcomayo* luego de su llegada a Arica. Primeramente confirmó la necesidad del despliegue urgente del ejército de operaciones en Tarapacá, efectuado los días 3 y 4, informe que se resume como sigue:

a. Que la cañonera había traido un cargamento de rifles y municiones.
b. Que 2,000 soldados bolivianos, al mando del general Daza, se desplegaron desde Tacna el 3 julio.
c. Que inmediatamente llegados a Arica, el general Daza en persona distribuyó los rifles y municiones a su tropa, que se embarcó luego en el *Oroya*.
d. Que a las 2 de la mañana del 4 zarparon el *Oroya* y la *Pilcomayo* de escolta, con destino a Pisagua, adonde llegaron a las 11 de la mañana.
e. Que el desembarco de los efectivos bolivianos y sus pertrechos fue con tal eficiencia y rapidez, que a la 1h 30m de la tarde estaban todos en tierra y desplegados en las alturas a las 4 de la tarde.
f. Que el *Oroya* zarpó de Pisagua para Arica esa misma tarde a las 5h 30m, pero que la *Pilcomayo* se dirigía al Sur para hostilizar al enemigo.

Álvarez manifestaba que la operación, por la cercanía de Pisagua a Iquique, en donde estaba concentrada toda la escuadra chilena, aparte de haber sido muy arriesgada, se había culminado con éxito debido al buen planeamiento. "Este refuerzo, decía, ha satisfecho una operación de Prado, por lo que el departamento de Tarapacá está a la fecha regularmente defendido, así como el de Lima, pero falta el flanco de Tacna". Sobre esto último ya el Supremo Director de la Guerra había oficiado a Lima y esperaba conocer su impresión.

Agregaba Álvarez, que la fuerza naval bloqueadora la conformaban dos blindados y otros buques menores, todos los cuales salían a las 8 de cada noche y regresaban a las 8 de la mañana del siguiente día.

El 9 de julio, Mendiburu expresaba su satisfacción por el éxito de la operación, a la vista del enemigo y de dos buques en movimiento.

En nueva comunicación del 10 de julio al Ministro Mendiburu, Álvarez informaba que la *Pilcomayo* había llegado a Arica el 8 de julio, haciéndolo en la noche del mismo día el *Huáscar* y la *Unión* (sic), en vez del *Chalaco*. El informe de Álvarez reseñaba los detalles del parte de Ferreyros, que adjuntaba, pero al comienzo manifestaba

que el ingreso de la cañonera a Patillos fue para confirmar la veracidad de un probable desembarco del enemigo. Ocurrió, sin embargo, que a poco de la salida del convoy el 4 de julio, esa noticia fue desmentida y ya no hubo manera de avisar a la cañonera.

También informaba Álvarez, que Prado tenía conocimiento de que el *Blanco* estaba ausente de Iquique desde hacía varios días, y que el *Cochrane* salía todas las noches con dos buques menores, quedando en el puerto para conservar el bloqueo uno o dos buques de este tipo. La ausencia del *Blanco* comenzó el 5 de julio.

Además, que el *Oroya* había conducido desde Mollendo al batallón Victoria de 750 plazas al mando del coronel La Torre, que por orden de Prado conformaría con el batallón N° 9 al mando del coronel B. Barriga, una nueva división al mando del primero de los nombrados.

Decía asimismo, que la defensa de Arica y las operaciones de la escuadra demandaba contar con existencia de carbón. En la fecha había escasez, al extremo de no haber podido enviar el transporte al Callao. El cargamento que acababa de comprar Prado era poca cosa, y urgía al Ministro la remisión de 2 o 3 más.

Entre las actividades del *Oroya*, estuvo haber llevado a Prado a Camarones, Ite y otros lugares para estudiar las necesidades de su defensa y el envío de tropa a los lugares convenientes. Luego de regresar a Prado a Arica, el transporte dejó fuerzas en Ite y Sama. También llevó a Prado y Montero a Vítor para estudiar esa localidad. Según el corresponsal de *El Comercio*, el *Oroya* merecía un aplauso por el éxito y prontitud con que cumplía sus comisiones, emulando al *Chalaco*.

2.2. LA PRIMERA FASE. INCURSIÓN DEL HUÁSCAR *A IQUIQUE*

2.2.1. Prolegómenos del viaje al Sur

En sus comunicaciones del 19 de junio y del 6 de julio al Comandante General de Marina, y del 5 de julio al Supremo Director de la Guerra, Grau se refiere a la reposición de la munición consumida por la ametralladora Gatling, y a su instalación inconclusa en la cofa del palo mayor[11].

Estas comunicaciones confirman que para su primera expedición al Sur, el *Huáscar* contó con una ametralladora, aunque en documento alguno se ha podido establecer en donde estuvo ubicada. Tampoco hay información de donde, cuando ni cómo llegó al monitor antes de la salida el 16 de mayo. Para la nueva expedición, que se iniciaría en

los primeros días de julio, su ubicación es conocida conforme se ha mencionado. La ametralladora debía su nombre a Richard Jordan Gatling[12], nacido en 1818 en Hartford County, North Caroline, Estados Unidos. Mayores datos en la Nota.

El 5 de julio el *Huáscar* estaba prácticamente listo para dirigirse al Sur. Desde su regreso al Callao el sábado 7 de junio, Grau había planteado la solución de diversas deficiencias observadas y experimentadas desde la salida del Callao el 16 de mayo, sugiriendo las soluciones.

En el Capítulo II, párrafo D(2) "A prepararse para una nueva campaña en el Sur", se transcribe un oficio "Reservado" de Grau al Comandante General de Marina, en el que se puede observar las razones de los escasos éxitos obtenidos con la artillería del monitor y en el que luego de pedir se dictasen medidas, concluía:

> "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 las 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".

A los pocos días, el 14 de junio, el Ministro Mendiburu comunicó al Comandante General de Marina la decisión adoptada, que también se transcribe en el párrafo citado, y del cual se puede observar lo siguiente:

- Grau quedaba autorizado para enganchar 30 individuos, que debían ser "los más aparentes 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".
- Para facilitar el enganche se autorizaba a Grau a ofrecer dos meses de adelanto, reintegrables según lo acostumbrado, para lo cual el Ministro de Hacienda autorizaba a la Caja Fiscal del Callao, entregar 1,500 soles, equivalente a un sueldo de 25 soles es decir: 25 x 2 x 30 = 1,500 soles.

Por su parte, el Comandante General de Marina para satisfacer la necesidad de mejorar la calidad de los artilleros del *Huáscar* y cumplir la orden del Ministro Mendiburu, transcribió al Comandante General de la 1ra. División Naval, Miguel Grau, con fecha 15 de junio el oficio del citado ministro, advirtiéndole que en esta fecha estaba haciendo lo mismo respecto al capitán de puerto del Callao, para su inteligencia y fines consiguientes. Su texto está consignado en el Capítulo II. Sin embargo, conviene aclarar que Grau dispuso el respectivo acuse de recibo el 16 de junio.

¿De dónde saldrían en el Callao tantos artilleros de preferencia? *El Diario Oficial* de Chile, en un editorial posterior a la captura del monitor, ocasión en la que también cayeran en poder de Chile una serie de documentos, comentó respecto al oficio arriba transcrito, que por este medio se ordenaba a los comandos de los buques peruanos a que buscasen artilleros con diligencia "entre los que han servido en esta clase de buques de guerra extranjeros y en la misma bahía en que se hallan surtos los peruanos. Es decir, ordenaba que el cohecho y el soborno vayan a buscar la deserción de las guarniciones extranjeras soldados para sus naves y artilleros para sus cañones"[13]. Simple problema de oferta y demanda.

En el Callao recalaban veleros mercantes de varias nacionalidades. Los de vapor eran fundamentalmente de la P.S.N.C., que tenían tripulaciones conformadas por ingleses y chilenos, como se ha hecho notar, y probablemente de otras nacionalidades. Sabido es que los buques en la Estación del Pacífico, de la Marina inglesa y de la Marina norteamericana, recalaban en el Callao y otros puertos del litoral. Hasta donde se sepa, no hay registradas deserciones de artilleros de estos buques, lo cual tampoco niega que las hubiera. Pero el Callao era un puerto en donde recalaban decenas de buques mercantes y de guerra, y constituía desde antes de la guerra un mercado para contratación de gente de mar, del cual se surtía la Marina peruana. Nada de extraño tiene, entonces, que en la oportunidad de que se trata, a la hora de contratar, se pusiera más interés y énfasis en la contratación de artilleros para el *Huáscar*, y el canal por donde esto sucedía normalmente era la capitanía de puerto, cuya autoridad debe haber sido más exigente en cuanto al historial y calificación de aquellos que vendían su servicio de artilleros por dinero, es decir, mercenarios, que por lo demás no eran una lacra en el mundo marítimo. Entre los 25 artilleros de preferencia contratados para el monitor a raíz de la disposición mencionada, los hubo británicos, norteamericanos, dinamarqueses, franceses y griegos. Cabe anotar que además de esos 25 se contrataron algunos artilleros de preferencia adicionales, pero sin gozar del sueldo preferente de los 25 primeros.

El 3 de julio, Grau en una parte de su informe al Comandante General de Marina, transcrito en el párrafo ya citado, dice:

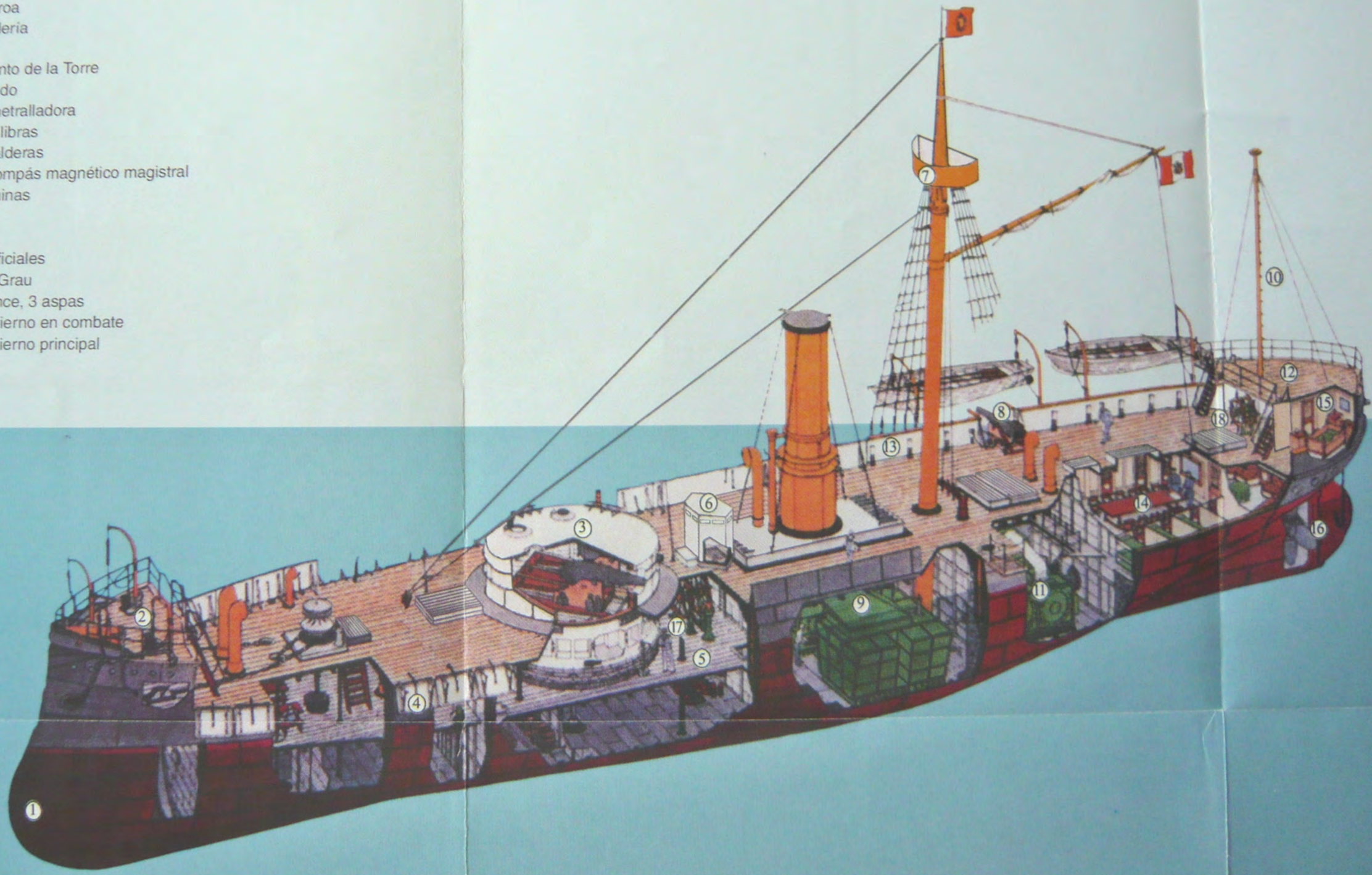
> "No sucede lo mismo respecto en el plan de combate a la organización del personal, su disciplina y ejercicios, porque habiéndose cambiado una "gran parte de la tripulación", no ha sido posible ejercitarla por los trabajos de reparación en ejecución".

Concluía:

El Monitor Huáscar

A partir del 3 julio de 1879

1. Espolón
2. Castillo de proa
3. Torre de artillería
4. Falcas
5. Compartimiento de la Torre
6. Torre de Mando
7. Cofa para ametralladora
8. Cañon de 40 libras
9. Sala con 4 calderas
10. Mástil para compás magnético magistral
11. Sala de Máquinas
12. Toldilla
13. Amurada
14. Cámara de Oficiales
15. Camarote de Grau
16. Hélice de bronce, 3 aspas
17. Rueda de gobierno en combate
18. Rueda de gobierno principal



"La importancia que atribuyo a esos ejercicios, me obliga a indicar a US. la necesidad de practicarlos 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, estén al alcance del mejor manejo de la artillería y armas menores, así como al mejor desempeño de las demás faenas militares".

El mismo día, el Comandante General de Marina informó al Ministro Mendiburu en igual sentido, pero no hubo caso. El *Huáscar* zarpó el sábado 6 de julio y el martes 8 al llegar a Arica, Grau informó a Prado:

"Tampoco ha sido posible por la atención de la carena hacer ejercicios de 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 (se refería a Arica) sobre un blanco dispuesto al efecto".

Pero nada que hacer. El miércoles 9 de julio, a menos de 24 horas de su llegada, por orden de Prado zarpaba al Sur a combatir. ¿Qué quiso decir Grau con que la mayor parte de la tripulación había sido renovada?

Para ser objetivo, a continuación se presenta un cuadro con la evolución cuantitativa de la dotación del *Huáscar* desde mayo hasta el 8 de octubre inclusive[14], basado en las Listas de Revista. La referencia a la nómina de octubre es, por ahora, solo indicativa y se analizará en su oportunidad (ver pag. 46).

Cabe comentar un cambio que se aprecia en la Comandancia General, y es el del Mayor de Órdenes que a partir de junio desaparece sin explicación alguna, pero que *El Comercio* del 7 de julio sí anota. Así expresaba:

"El Gobierno teniendo en consideración que a bordo de los buques solo deben hallarse los jefes de su dotación y que la Mayoría de Órdenes de la 1ra. División Naval no necesita tener jefes agregados, ha ordenado el desembarco del capitán de navío graduado don Enrique Carreño a quien se le reserva otra colocación".

Sin embargo, llama la atención esta decisión, pues en la 2da. División Naval, el Mayor de Órdenes continuó siendo el capitán de fragata Gregorio Pérez. El mismo diario comenta que el teniente 2° Felipe La Torre Bueno había sido trasladado de la Mayoría de Órdenes de la 1ra. División, a la Comandancia de la 2da. División Naval.

Regresando al *Huáscar*, fácil es apreciar que la variación mensual de los presentes entre mayo y setiembre fue de un 14%, poco significativa verdaderamente. Como en su informe a Prado Grau se refiriera a la Tripulación (Subtotal E), su evolución mensual entre mayo y julio fue de 9.9%, 3.7% y 13.6% que, evidentemente, tampoco se puede

DOTACIÓN	Mayo 14[1]	Junio 15[1]	Julio 15[1]	Agos. 15[1]	Set. 15[2]	Oct. 8[2]
A.COMANDANCIA GENERAL						
Comandante Gral. de la 1ra. Div. Naval	---	1	1	1	1	1
Mayor de Órdenes	---	1	---	---	---	---
Secretario	---	1	1	1	1	1
Cdmte. de las guarniciones de la División	---	---	---	---	1	1
Sub-Total A	---	3	2	2	3	3
B. OFICIALES DE GUERRA						
Oficiales de marina	10	11	10	9	9	8
Aspirantes	6	7	8	8	8	8
Capitán Infantería Ejército-Guarnición	1	1	1	1	1	1
Capitán Columna Constitución	1	1	1	1	1	1
Sub-Total B	18	20	20	19	19	18
C. OFICIALES MAYORES						
Sanidad	3	3	3	3	3	3
Contador	1	1	1	1	1	1
Sub-Total C	4	4	4	4	4	4
D. MAQUINISTAS						
Maquinistas	5	8	8	10	8	7
Ayudantes de Máquinas	1	1	1	1	1	1
Calderero	1	1	1	---	---	---
Sub-Total D	7	10	10	11	9	8
Total Plana Mayor	29	37	36	36	35	33
E.TRIPULACIÓN						
Oficiales de mar	19	22	21	22	22	22
Artilleros de Preferencia contratados	---	---	25	25	26	26
Artilleros de Preferencia	11	17	15	15	14	14
Artilleros Ordinarios	8	6	6	6	6	6
Marineros	47	44	30	31	33	33
Grumetes	10	13	13	15	17	14
Cabo de Fogoneros	4	6	6	5	5	5
Fogoneros	13	16	14	17	19	19
Carboneros	9	9	8	10	10	10
Sub-Total E	121[3]	133[3]	138[3]	146[3]	152[3]	149[3]
Sub-Total A hasta E	150	170	174	182	187	182
F. COLUMNA CONSTITUCIÓN	18	18	12	15	14	17
G. GUARNICIÓN						
Batallón Ayacucho N° 3	22[4]	23[4]	29[4]	29[4]	29[4]	29[4]
TOTAL GENERAL A HASTA G	190[5]	211[5]	215[5]	226[5]	230[5]	228[5]
Menos[6]	2	14	12	25	16	25
PRESENTES	188	197	203	201	214	203

1. Listas de Revista firmadas por Alfaro y Grau en Callao las dos primeras y en Arica las dos siguientes
2. Listas de Revista firmadas por Alfaro y Carbajal en Arica, la de setiembre y en la mar la de octubre
3. Gente de mar;
4. Incluye clases y soldados;
5. De capitán a paje;
6. Se deduce por muertos en combate, dotaciones de presa, hospitalizados, comisión.

considerar representativa de la mayor parte de la Tripulación. Como también menciona haber sido renovada, el paso siguiente es comparar nominalmente las Listas de Revista de esos tres meses.

Esa comparación indica que en la Tripulación hubo dos grupos principales en donde hubo variación significativa: artilleros y marineros. En los artilleros de preferencia, entre mayo y junio se produjo un incremento significativo de 55%. Lo interesante está en que ello ocurrió durante la campaña en el Sur. A partir de julio ese número se mantuvo casi estable. Entre mayo y junio, los artilleros ordinarios disminuyeron en un 25%, permaneciendo estables el resto del tiempo. En general puede admitirse que no hubo cambio notable en estas dos categorías de artilleros entre junio y julio.

Los 25 artilleros de preferencia contratados en el Callao, no sustituyeron ni reemplazaron a otros, constituyendo en todo caso un incremento neto en la planta de artilleros reglamentarios, que es lo que Grau pidiera. La interpretación que procede entonces, es que en julio la planta de artilleros fue "mejorada" porque teóricamente los 25 nuevos respondían a los criterios enunciados por el Ministro Mendiburu y por Grau. Cabe mencionar que uno de los artilleros de preferencia pasó a desempeñarse como artillero de preferencia contratado.

Hay que remarcar, también, que no se ha encontrado uno solo de los contratos ni el menor indicio bibliográfico de alguno de los 25, que arroje luz sobre por qué fueron contratados en el Callao. También hay que resaltar que el 68% de los 25 tenían apellido anglosajón. Otro punto por aclarar, es que los "artilleros de preferencia contratados" luego de presentarse a bordo del monitor, eran enviados a la capitanía de puerto para la firma del respectivo contrato.

Ahora bien, es pertinente resaltar que los artilleros de preferencia y ordinarios habían acumulado una práctica y experiencia de combate durante los 22 días de la campaña en el Sur, de la que los 24 nuevos de preferencia contratados carecían en ese momento, aunque cabe suponer que por haber servido en buques de guerra extranjeros, pero diferentes al *Huáscar*, la tuvieran, quizás disminuida en el tiempo transcurrido sin participar en combates ni servir en buques de guerra. Los resultados se verían pronto.

La otra variación, como se ha dicho, estuvo referida a los marineros. Los 47 que aparecen en mayo disminuyen a 44 en junio y a 30 en julio, esto es un 36%, que sí puede considerarse significativo, y además, no fueron reemplazados ni sustituidos con mejores.

Antes de salir para el Sur, Grau tomó acción sobre diversas cuestiones logísticas, como sigue[15]:

- Informó al Comandante General de Marina, que hasta el 3 de julio, no se había presentado el capitán de fragata Luis López, quien precisamente se haría cargo de la torre de artillería;
- El 3 de julio solicitó al Comandante General de Marina el relevo del 2° carpintero Ignacio Martínez, que adolecía de una herida en la pierna izquierda. No fue atendido como se comprueba por la Lista de Revista del 15 de julio;
- El 4 de julio informó al Comandante General de Marina, de la deserción de cuatro individuos de la tripulación, solicitando se gestione con la policía su captura. Igualmente, que se dicten las medidas correctivas para evitar futuras deserciones;
- El 4 de julio informó al Comandante General de Marina de la deserción de los marineros Juan de Dios Marquina y Juan Francisco Martínez y pidió su detención por la policía;
- El 5 de julio envió a la Comandancia General de Marina los estados generales de fuerza, de hospitalidad y de consumo de artículos navales correspondientes al mes de junio, no habidos;
- El 5 de julio envió a la Comandancia General de Marina su respuesta a un oficio del 4 del mismo mes, sobre el trato que las Ordenanzas Navales contemplan para corregir las deserciones, sus disposiciones respecto al Código Penal Civil, así como los medios que ha puesto en práctica para evitar este delito. Sin embargo, dijo a la Comandancia:

  "US. conoce perfectamente bien que contraída la atención de un Aspirante al cuidado de todos los tripulantes de un bote, gente indisciplinada por la naturaleza del servicio en que ha estado antes de ahora, y tal vez por la impunidad en muchos casos, les es a éstos tan fácil sustraerse a dicho cuidado, cuanto difícil para el Aspirante extenderlo en provecho".

2.2.2. El viaje del Huáscar *al Sur*

El domingo 6 de julio a las 3h 40m a.m., cumpliendo órdenes del Vicepresidente La Puerta[16], Grau zarpó con destino a Arica. Ese mismo día a eso de las 4 p.m. recaló en las islas de Chincha, permaneciendo apenas una hora para enviar vía Pisco, un informe al Comandante General de Marina respecto a la ausencia al zarpar del Callao, del

3er. Maquinista Santiago MacCarley y el calderero Eduardo Glaspy, solicitando que sean enviados por el vapor de la carrera, así como algunas piezas trabajadas por la Factoría Victoria, una de las cuales era precisamente el eje y manizuela de la ametralladora que se estaba instalando en la cofa del palo mayor. Glaspy no regresó jamás al monitor. El *Diario de Bitácora* registra para las 10 de la noche del domingo 6 una velocidad de 14 mph., a pesar de navegar con mar, viento y corriente en contra, resultando muy por encima de aquella obtenida en su prueba en 1865, y otra de 12.5 mph a las 7 a.m. del lunes 7, velocidad que jamás había alcanzado desde su incorporación a la marina peruana. Es de notar que en los registros anteriores y posteriores a las citadas horas, las velocidades que aparecen son 9.5 mph.

Al llegar a Arica el martes 8 de julio, Grau elevó el parte respectivo al Supremo Director de la Guerra dando cuenta que durante la travesía practicó la visita de los vapores *Valdivia* y *Santa Rosa* de la P.S.N.C., y del vapor *Theben* de la compañía Kosmos, sin novedad.

También informó de su arribo al Prefecto de Tacna solicitándole lo siguiente:

- Suministro de 115 toneladas de carbón Cardiff de buena calidad, para reponer el consumido en el viaje desde el Callao;
- El envío de dos caldereros con dos ayudantes, y cuatro carpinteros, para concluir algunos trabajos pendientes;
- La atención de pedidos por medicinas y artículos de máquinas.

Por otro lado, el domingo 6 a las 6 a.m., el *Chalaco* zarpó del Callao pero independientemente, con el mismo destino, en cumplimiento de órdenes del Comandante General de Marina y tocando en varios puertos del Sur, en donde dejaba la carga que les estaba destinada. Llegó a Arica el miércoles 9 a las 4 a.m., con su cargamento en buena condición, según escribe Prado a La Puerta el 10 de julio[17].

Julio Octavio Reyes, corresponsal de *La Opinión Nacional* embarcado en el monitor[18] relataba, que el 6 de julio frente a Lomas avistaron el *Valdivia* de la P.S.N.C., por cuyo intermedio envió una carta al diario. La mañana del 7 se presentó fría, con viento fresco y la mar gruesa. A eso de los 9h 30m a.m. se desató un chubasco que duró dos horas; el balance aumentó. A la altura de Chala, avistaron el vapor *Santa Rosa* de la misma compañía, confirmando el anuncio del *Valdivia*. A medio día pasó por el costado de babor cambiando el saludo de estilo, pero no fue abordado para visita. Es interesante notar la mención que hace sobre su navegación con la vela de cuchillo y las velas del trinquete desplegadas, aprovechando así de la fuerte brisa en auxilio de la máquina. A eso de las 3 de la tarde avistaron a

distancia otro vapor, que no pudieron reconocer al alejarse por cambio de rumbo.

Durante el día la tripulación practicó ejercicios de torre y rifle con "magnífico resultado". El estado del tiempo el 8 fue similar y a eso de las 6 a.m., frente a Tambo, por el lado de babor avistaron otro vapor, que visitado resultó ser el *Theben* de la compañía Kosmos, en viaje de Hamburgo al Callao. Era un vapor de 1,686 toneladas de registro, 100 HP nominal y andar de 11 m.p.h. Nuevamente la tripulación y guarnición realizaron ejercicios de torre y rifle. A las 9 de la noche fondeó el monitor en Arica, con la tripulación en zafarrancho de combate.

Pocos minutos después Grau recibió la visita del contralmirante Montero, del capitán de puerto, comandante Eduardo Raygada, y de Carlos Ferreyros, comandante de la *Pilcomayo*, que acababa de fondear de regreso de su comisión al Sur, cumplida a entera satisfacción. Reyes estimaba que el 9 y 10 el monitor se ocuparía en terminar las reparaciones inconclusas al salir del Callao, y en reponer el carbón consumido antes de salir a cumplir alguna comisión. Reyes aprovechó para enviar a Lima una reseña sobre Arica y cercanías, con la colaboración del corresponsal de su diario en dicho puerto. En la bahía estaban fondeados dos buques ingleses y un norteamericano; la cañonera *Pilcomayo*, y el *Chalaco* que fondeó a las 4 a.m. del 9. También se encontraba la cañonera inglesa *Turquoise*.

En Arica, comentaba Reyes, había un gran efectivo de ejército, cuyo estado sanitario y disciplinario era excelente. La zona litoral entre Mollendo y Patillos estaba vigilada por el ejército, asegurando su defensa. El efectivo en tierra se estimaba en 20,000 hombres sin contar el ejército de reserva en Lima y otros departamentos. Se calculaba que el ejército chileno entre Calama y Antofagasta era de unos 10,700 hombres, y que de ellos 4,000 o 3,500 eran de línea. Además, comentaba, que la aproximación del general Campero sobre Calama mantenía en jaque a los chilenos. Esta noticia se comprobaría poco después como falsa.

En cuanto a las baterías, sus piezas de grueso calibre estaban magníficamente montadas y al mando de jefes y oficiales de reconocida competencia. Su jefe, el valiente y activo contralmirante Montero, se mostraba muy celoso y entusiasta en el cumplimiento de sus deberes. Realizaba constantes ejercicios de tiro, lo que había llevado a los artilleros a un buen grado de entrenamiento. Para el viernes 11 estaba programado un ejercicio de tiro con la participación del *Huáscar* y la *Pilcomayo*, ejercicios que serían presenciados por Prado y Daza. Reyes también comentó sobre la comisión desempeñada por el *Oroya* y *Pilcomayo*.

Así, pues, en el periodo del 2 al 12 de julio había en el TOMA, cuatro buques de la escuadra peruana en plena actividad. Prado no podía quejarse.

2.2.3. Segundo combate de Iquique

El bloqueo de Iquique, como se ha explicado, lo mantenían en esos días cuatro buques chilenos: *Cochrane*, *Magallanes*, *Abtao* y el vapor *Matías Cousiño*. El comando accidental de la división lo ejercía el comandante del blindado, Simpson. La información que por el telégrafo terrestre tenía Prado en cuanto a la rutina conocida, era que a diversas horas de la tarde salían los buques hacia el Oeste, hasta una distancia no precisada, regresando en el curso de la mañana del día siguiente. Un buque quedaba en Iquique como guarda.

Así, pues, no habían pasado sino 16 horas de la llegada del *Huáscar* a Arica cuando Grau, luego de recibir instrucciones verbales de Prado, zarpó el miércoles 9 de julio a la 1h 30m p.m. hacia el Sur. Misión: echar a pique en combate nocturno uno de los buques bloqueadores.

A las 8h 45m de la noche, el monitor entró a Pisagua para obtener información de los buques enemigos. El *Diario de Bitácora* no registra el envío de oficial alguno a tierra para obtener información sobre la situación en Iquique y, por lo tanto, no existió pedido alguno para que de Pisagua se enviara telegrama a ese puerto para que se apagasen todas las luces, como relata Fuenzalida, y que fuera ello lo que despertara la sospecha del comandante Sánchez del *Abtao*, zarpando al Oeste, sospecha que dicho sea de paso la adquiere a las 7.30 p.m. del 9 de julio al observar que en la población solo hay dos luces prendidas, según corre en su informe del 11 de julio, con anterioridad al ingreso del monitor a Pisagua. Todo lo registrado por el teniente de los Heros en el *Diario de Bitácora* en su guardia de 8-12 p.m. del miércoles 9 de julio es que, "a las 9 horas estando frente a las luces del puerto de Pisagua pusimos proa al puerto entrando pocos minutos después. A las 10h p.m. nos aguantamos sobre la máquina y de tierra se nos hizo una luz e inmediatamente nos pusimos en movimiento sobre el puerto de Iquique a toda fuerza de máquina". Grau en su informe manifestó: "entré a Pisagua con el ánimo de reconocerle y tomar algunas noticias de los buques enemigos: pero no creyendo conveniente perder tiempo en esto último, me concreté a lo primero recorriendo la bahía y fijando punto de partida para el nuevo rumbo", hacia Iquique a toda fuerza.

La derrota seguida corría muy pegada a la costa. A las 0h 45m de la noche del jueves 10 de julio, Grau entró a Iquique. Al no encon-

trar buque enemigo alguno, envió a tierra un oficial en búsqueda de información y a su regreso le confirmó que a las 3 de la tarde del miércoles 9 habían salido la *Abtao* y el *Matías Cousiño*, en tanto que el *Cochrane* y la *Magallanes* lo hicieron a las 6, todos hacia el Oeste. Grau decidió buscarlos y procedió hacia el Oeste. Cabe una pregunta ¿No estaba acaso convenido que por ningún motivo debía buscar un combate entre el *Huáscar* y un blindado chileno, en este caso el *Cochrane*? Las probabilidades de que eso sucediera eran muy altas.

A eso de las 2h 20m de la noche, mientras navegaba al Oeste, habiéndose alejado de Iquique unas 10 millas, el vigía avistó un buque que reconocido resultó ser el *Matías Cousiño*, intimándosele su rendición. Pero al observar que pretendía huir, el monitor regresó sobre él disparándole un cañonazo. El transporte se detuvo de inmediato y al reiterársele su rendición, el capitán clamó hallarse rendido. Grau le ordenó aguantarse por la popa del monitor y en circunstancias de estar arriando un bote con oficial y gente para tomar posesión de él, informó Grau que avistó "a los demás de la escuadra enemiga que me rodeaban completamente", motivo por el cual abandonando la intención de su captura, ordenó al capitán desalojar el buque pues lo echaría a pique. Desalojado el buque, el monitor abrió fuego "apuntándole a flor de agua", es decir, a la línea de flotación.

Entretanto los otros buques enemigos se habían acercado y sin poder identificar si el más cercano era la *Abtao* o *Magallanes*, el monitor abrió fuego que fue contestado, generalizándose el combate "a toca penoles con cañón y fusilería", según informó Grau.

En algún momento tenía que manifestarse esa falta de entrenamiento de los artilleros que se ha vuelto a señalar, más aún en un combate nocturno, y así lo manifestó Grau en su Informe del 10 de julio, cuando señala:

> "La marcada inseguridad de nuestros tiros de cañón, me decidieron atacar con el espolón pero el buque enemigo evadía el ataque navegando a toda fuerza en dirección a los otros buques, sin embargo logré tocarlo aunque ligeramente por la popa y observando entonces que me hallaba a 2,000 metros próximamente del blindado *Cochrane* que pude conocer debido a la claridad de la Luna que ya se manifestaba, de acuerdo con la prevención de VE, creí conveniente no comprometer el nuevo encuentro que se preparaba e hice rumbo al Norte rehuyendo el combate. Eran las 3h 35m a.m.; desde ese momento fui seguido por los buques enemigos hasta las 11h a.m. que habiéndose quedado muy atrás desistieron de su persecución dirigiéndose al puerto de Pisagua".

La fase de combate había durado 1h 15m que al estar por la descripción consistió en una serie de evoluciones que no permiten su

reconstrucción. La persecución se prolongó por 7.5 horas. El monitor recibió un impacto en el casco por el lado de estribor "en el blindaje", sin causar avería de consideración. Otros tiros que pasaban por alto, cortaron cabos de labor. Grau también informó que el teniente de infantería J. M. Tirado, que se encontraba como pasajero, prestó sus servicios como teniente de la guarnición, desempeñando satisfactoriamente el puesto que se le asignó. El *Huáscar* fondeó en Arica a las 4 de la tarde del 10 de julio.

Es interesante transcribir lo asentado en las páginas 173 y 174 del *Diario de Bitácora* por el teniente Palacios, durante su guardia de 12-4 a.m. del jueves 10 de julio, en la que transcurre toda la "sorpresa del 10 de julio". En el texto se aprecia que el combate fue con la *Magallanes*:

> "Me hice cargo de la guardia navegando a toda fuerza de máquina con proa al fondeadero de Iquique. A las 12h 30m (00h 30m a.m. del 10) reconociendo que las dos luces avistadas eran del puerto y que no había ni en la bahía ni en el horizonte buque ninguno, paramos la máquina, se encendieron dos luces de bengala y mandamos a tierra la chalupa a cargo del teniente Canseco y guardia marina Tizón a tomar noticias del enemigo. A las 2h que regresó e impuestos por los informes dados por las autoridades de que los buques chilenos se habían hecho mar afuera, nos pusimos en movimiento con proa al Oeste. La gente que había permanecido en sus puestos fue mandada a descansar y se dio orden de navegar a media fuerza pero conservando todo el vapor posible para el caso necesario. A las 3h 15m a.m. (del 10) estando como a 8 millas del fondeadero avistamos por la proa un buque y poco después reconocimos al *Matías Cousiño*, paramos la máquina cuando quedaba por nuestra amura de estribor y poco después distando como 30 yardas del costado le pasamos la voz para que siguiera nuestras aguas, contestaron Bueno, bueno, – pero pronto advertimos que seguía navegando a su rumbo por lo cual dando toda fuerza a la máquina viramos sobre él, distaba más o menos 100 yardas de nuestra proa cuando le hicimos un tiro en blanco, paró en efecto y desviando nuestra proa quedamos nuevamente al habla, les pasamos repetidas veces entonces la voz para que pasara remolque amenazándolos de echarlos a pique pero avistando dos columnas de humo, les dimos voces para que salvara la gente en los botes pues íbamos a echarlos a pique; como un cuarto de hora esperamos en esta situación hasta que notando que se aproximaban los otros buques, dimos al *Matías Cousiño* orden de mandar su gente a proa pues íbamos a disparar por su popa; así lo hicimos, en efecto con los dos cañones de la torre y con el popa babor (de 12); oímos en ese instante grandes gritos y poco después una voz que claramente percibimos decir en inglés "POR DIOS COMANDANTE GRAU Y QUIERE U. MATARNOS A TODOS" – Se ha dado orden de que se salven en los botes o que pasen

a la proa, les contestamos y un cuarto de hora después disparamos la torre nuevamente sobre él – La distancia de los otros buques había disminuido mientras tanto, y reconociendo en el más cercano a la *Magallanes* empeñamos a corta distancia el combate, ella contestaba nuestros tiros de fusilería con vivísimo fuego de rifle o ametralladora de las cofas y de su toldilla pero solo hizo con sus cañones dos disparos, uno que rompió el blindaje en el trancanil a estribor y proa de la torre y otro que pasó por alto – La rapidez de su gobierno la favoreció contra un ataque de ariete que intentamos y los violentos balances de este buque de nuestros tiros de cañón que vimos caer bajos unos y otros oímos silvar por alto; creemos sin embargo haberle acertado uno, pues pocos instantes después de hacerlo tiró varios cohetes, señal de auxilio indudablemente – como 3 cuartos de hora había durado el combate cuando reconocimos al *Cochrane* que se dirigía hacia nosotros dimos toda fuerza gobernando a evadirlo, le hicimos dos tiros con bomba de acero cuando demandaba por nuestra cuadra de babor como a 3000 yardas y seguimos nuestro rumbo – Avistamos en ese momento una luz de señal por nuestra amura de babor, y siendo las 4h se hizo cargo del puesto el Sr. Herrera".

En las horas sucesivas hasta las 11h 10m a.m., se dio la persecución del *Huáscar* por el *Cochrane* y la *Magallanes*, momento en el que viendo la imposibilidad de alcanzarlo, enrumbaron hacia Pisagua. El monitor fondeó a las 4 p.m. en Arica. La confianza de no ser alcanzados se revela en la orden anotada en el *Diario de Bitácora* durante la guardia de 4-8 a.m. del jueves 10 de julio: "A las 5 a.m. se mandó asegurar la torre y descansar la gente".

La excursión había durado apenas 26.5 horas, sin mayor efecto táctico[19]. El parte de Grau es muy sobrio y parco, pudiéndose apreciar que solo cañoneó al *Matías Cousiño* y combatió con otro buque de guerra, que solo se llegó a identificar varios días después. Reyes fue testigo de la operación, y de su relato para *La Opinión Nacional* se puede extraer algunas emociones y datos[20]:

"Los preparativos se practicaban con tanto entusiasmo como rapidez y la ansiedad a bordo era grande, por saber la clase de combate que tendríamos que empeñar muy luego, el (que) debía ser bastante serio, desde que se repartían municiones con profusión y se preparaban bombas de diversas clases para los cañones de torre y popa, además de las balas sólidas para las primeras piezas".

Luego continúa Reyes:

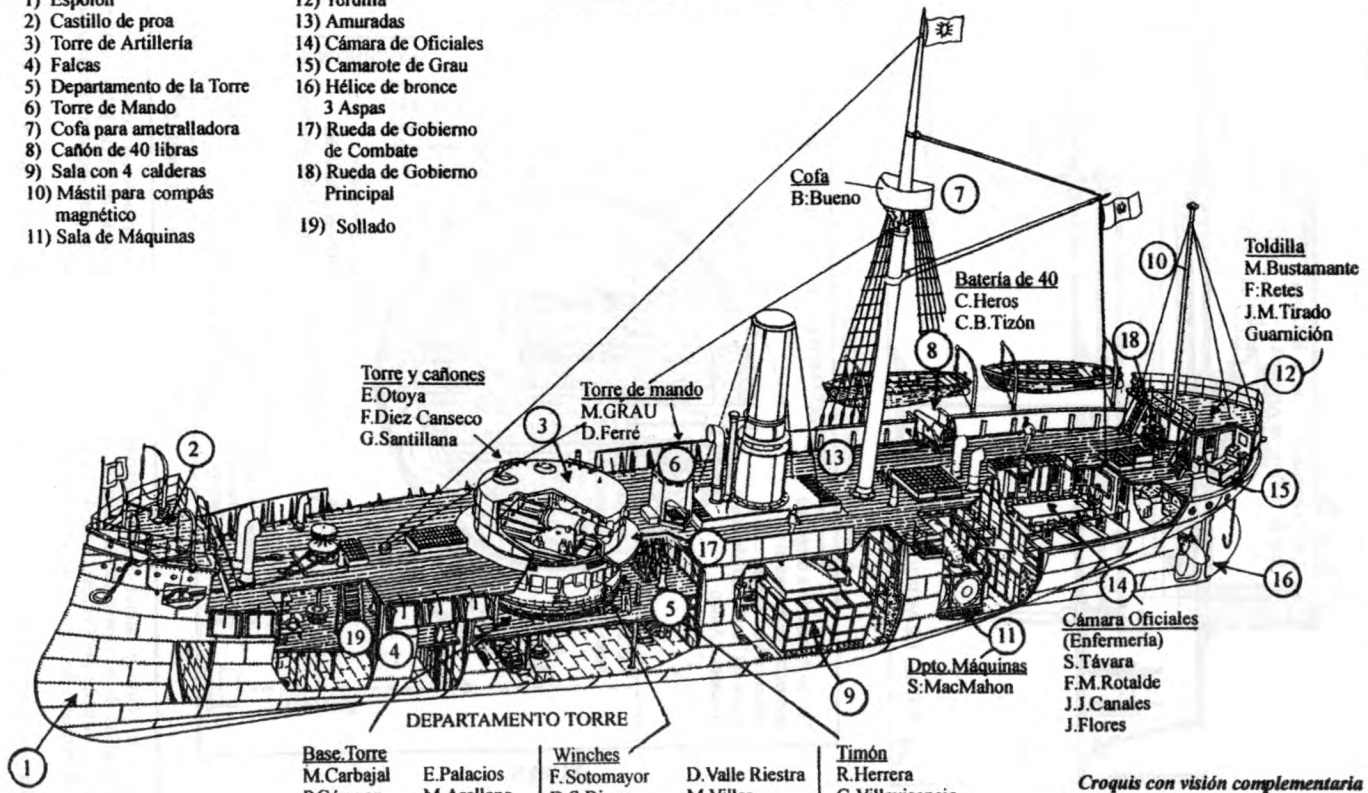
"Quien aguarda se impacienta y algo parecido pasaba a bordo del buque para saber el plan de campaña, hasta que a las 8 poco más o menos (de la noche del 9 antes de entrar a Pisagua) llamó el comandante Grau a los jefes y oficiales y les comunicó aquel, mereciendo la inmediata aprobación, en medio de gran júbilo.

MONITOR *HUÁSCAR*

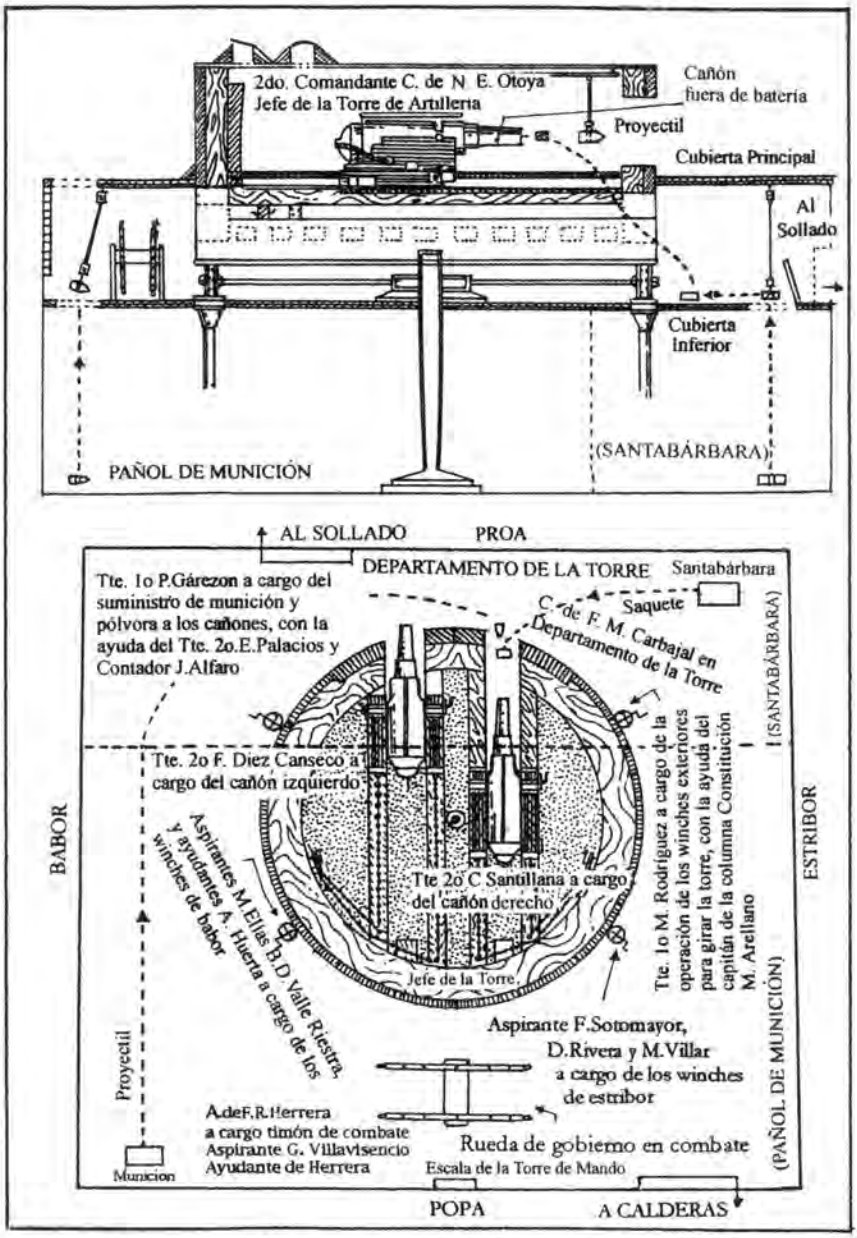
A PARTIR DEL 3 DE JULIO DE 1879

Monitor *Huáscar*

1) Espolón
2) Castillo de proa
3) Torre de Artillería
4) Falcas
5) Departamento de la Torre
6) Torre de Mando
7) Cofa para ametralladora
8) Cañón de 40 libras
9) Sala con 4 calderas
10) Mástil para compás magnético
11) Sala de Máquinas
12) Toldilla
13) Amuradas
14) Cámara de Oficiales
15) Camarote de Grau
16) Hélice de bronce 3 Aspas
17) Rueda de Gobierno de Combate
18) Rueda de Gobierno Principal
19) Sollado



Croquis con visión complementaria de los puestos de combate de la Plana Mayor el 10 de julio de 1879



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 10 de Julio de 1879. Fuente: Artículo del Corresponsal de *La Opinión Nacional*, J.O.Reyes, según transcripciones en *El Peruano* del 15 de julio y *El Comercio* del 12 de julio, 1879.

Nota.- Para referencia de los nombres de las partes y piezas. Ver Tomo IX, Vol.3, Cap.V

El comandante Grau pertenece al número de individuos, cuya voluntad lleva siempre el sello de dominio y nada más natural y lógico que sus subordinados que tanto lo respetan y estiman aceptasen su plan y sobre todo en defensa de la patria. El plan era atrevidísimo.

Tratábase de penetrar a Pisagua o Iquique, es decir adonde estuvieran sus enemigos y atacarlos sorpresivamente, cualesquiera que fuese su número. El golpe audaz y riesgoso, pero tomando las precauciones debidas, podía ser para nosotros de magníficos y positivos resultados.

Desde ese instante reinaba a bordo un sepulcral silencio: el vuelo de una mosca podía ser percibido. Doscientos y tantos corazones (203) palpitaban en el buque a un solo impulso; un solo pensamiento reinaba ahí: la defensa de la patria.

La torre cubierta de proyectiles, daba cabida a los artilleros, que con rabiza en mano, estaban impacientes por entrar en combate; y lo mismo pasaba en la batería de popa, sobre la toldilla y en la ametralladora de la cofa".

Reyes describió el puesto de combate de los oficiales, cuya ubicación se aprecia en los croquis de las páginas 55 y 56. Luego prosigue:

"Casi raspando la costa, sin ninguna luz y lanzando a duras penas una blanca y casi imperceptible ráfaga de humo, avanzaba hacia el Sur.

A las 9 (de la noche) entrábamos a Pisagua. Nuestra pesquisa fue inútil y seguimos a Iquique. Seguros de encontrar ahí a los enemigos, redoblamos nuestras cautelas y casi rozando con el costado del buque los acantilados, barrancos, caminábamos en medio de las sombras de la noche, como las naves de las leyendas orientales. Al divisar las luces del puerto nuevas emociones, nuevas esperanzas.

A las 12h 45m a.m. (medianoche del 9, madrugada del 10) entrábamos al puerto en son de combate y ¡oh desgracia! la rada estaba desierta. Los enemigos que acostumbraban pasar allí la noche, habían salido afuera.

Al encontrarnos en las aguas de Iquique, al recordar nuestro primer combate, no pudimos menos que lanzar un entusiasta "viva el Perú y el *Huáscar*" que encontró eco en tierra a pesar de ser nuestra aparición para los habitantes de Iquique como un sueño fantástico.

Se prendieron también algunas luces de Bengala y se envió a tierra en una embarcación de a bordo al teniente segundo F. Diez Canseco, para saludar al señor Prefecto del Departamento y demás autoridades para que nos dieran también pormenores, acerca del paradero de los enemigos.

Respecto a los datos que se pidieron, se nos dijo que la *Abtao* y *Matías Cousiño* habían zarpado a las 3 de la tarde del día anterior (9) y el *Cochrane* y *Magallanes* a las 6. Poco después, a la 1h 45m a.m. del día 10, zarpamos.

¿Cuál era el objeto de nuestro viaje? Ya lo hemos dicho, a dar combate a los enemigos. La empresa era arriesgada y peligrosa.

La mañana muy brumosa y solo podía distinguirse a muy corta dis-

tancia. De improviso se oye la voz del "tope" (vigía en la cofa) que dice "buque por la proa", y la emoción que causó tal anuncio, fue grande.

Como ambos buques estaban oscurecidos, solo se avistaron cuando estaban muy cerca. Era el transporte *Matías Cousiño*. El monitor se colocó por su lado de babor. Trató de huir, pues el comandante Grau gritó: "Capitán, ríndase y siga nuestras aguas".

Como la viada del *Huáscar* fue algo fuerte, el *Cousiño* trató de huir, pero el *Huáscar* viró y dio una media vuelta a su alrededor, intimándole rendición con un cañonazo de a 300, cuya bala pasa rozando su cubierta. Se vio el efecto del proyectil sobre ella y debió haberle causado grandes averías.

Al mismo tiempo, la guarnición que se encontraba en la toldilla, hizo una descarga, y un segundo tiro de 300 de la torre, lo pasó de babor a estribor, por su línea de agua. Los efectos de este proyectil, deben haber sido espantosos.

El transporte chileno se paró entonces y el comandante Grau repitió: "Ríndase", a lo que contestaron de su bordo: "estamos rendidos, viva el Perú", y al mismo tiempo sus tripulantes tirábanse desde la cubierta, a dos lanchas que traían a remolque en sus tangones. Al mismo tiempo una falúa pintada de blanco del mismo buque pasaba sola y al garete por nuestro costado.

Varios botes del *Cousiño* venían donde nosotros, y al mismo tiempo el comandante Grau, ordenó que la mitad de la guarnición fuese a su bordo y que los tenientes Enrique Palacios y Melitón Rodríguez, pasasen a hacerse cargo del buque y para conseguirlo, se ordenó se arriase la chalupa.

Estando en esta operación, el vigía tope anuncia otro buque por la proa, se suspende la orden y el comandante Grau dice al capitán del *Cousiño*: "salve la gente en sus botes porque voy a echarlo a pique" y al mismo tiempo dio orden "que le hicieran un cañonazo en la línea de agua, para no hacer daño a los tripulantes que trataban de salvar".

El teniente Carlos Heros, le descargó uno de los cañones de 40 que le atravesó de costado a costado. Al mismo tiempo la guarnición hizo otra descarga. En ese momento, el capitán del *Matías Cousiño* dijo en inglés y castellano: "Comandante Grau no me mate más gente". Al mismo tiempo la gente lanzábase a los botes gritando: "viva el Perú".

El pánico era extraordinario a bordo del *Cousiño* y su comandante que pasó meses antes un parte tonto y lleno de ridícula jactancia, cuando lo persiguió el *Huáscar*, no sabemos que podrá decir ahora, lo mismo que la prensa de Valparaíso y Santiago.

El *Cousiño* estaba casi hundido por su proa, cuando tuvimos que embestir al segundo buque. Por este motivo, no pudimos ver si se había ido a pique.

El nuevo buque se venía sobre nosotros, pero como a 3 cumplidos (unos 180 metros), cuando nos reconoció, huyó precipitadamente. Sin duda creyó que fuésemos la *Pilcomayo*.

El *Huáscar* lo persiguió y rompió entonces sus fuegos sobre dicha nave, que calculamos fuese la *Abtao* cuya artillería es de 150. El combate tenía lugar casi a toca penoles, ya por babor como por estribor. Su numerosa dotación, resguardada por la banda, hacía un fuego vivísimo de fusilería y ametralladora que era también contestada de igual modo por las nuestras.

Varias veces que se puso en fuga los perseguíamos pero solo una vez lo tocamos ligeramente por la popa. Dos balas de a 300 lo penetraron. Continuábamos empeñados en el combate, cuando nos anuncian dos buques más: era el *Cochrane* por nuestra cuadra y a 2,000 metros, y por la amura de babor y más cerca la *Magallanes*; después de haberle hecho un tiro al primero atacamos al último.

El *Cochrane* a pesar de estar muy cerca no nos hizo un solo tiro y la causa no habrá sido otra, que vernos empeñados con los otros dos buques y no saber si podía ofender a los suyos.

Los buques chilenos estaban tan confundidos que a cada instante se hacían señales con cohetes y reflectores y huían. En un instante, hizo lo mismo el *Cochrane*. La *Magallanes* sufrió también algo pero los daños del enemigo no podemos apreciarlos, por lo brumoso del día, pues momentos después cuando ya aclaraba, salimos del centro de ellos, dando nuestros últimos tiros.

Los chilenos solo mucho después siguieron nuestras aguas y solo la *Magallanes* y *Cochrane*.

El combate tuvo lugar frente a Iquique, 10 millas al Oeste y duró cerca de dos horas.

Solo un proyectil de 150, rompió la ceja del trancanil en la parte del blindaje y madera. Algunos proyectiles dañaron muy ligeramente la maniobra, y las balas de las ametralladoras han pasado la chimenea. No hemos tenido ningún muerto, sino un solo herido, el marinero Manuel Panay con fragmentos de bala de ametralladora en la mejilla. Hay un herido más, un gato del sollado de marineros.

Con los cañones de la torre, se hicieron 7 disparos, con los de popa 9, y mil y tantos de rifle.

Los buques chilenos, nos siguieron pero a una gran distancia, hasta las 11 del día, en que los vimos dirigirse a Pisagua.

En vista de los hechos ocurridos ayer (10) entre el *Huáscar* y la flota chilena ¿qué dirá la prensa de aquel país? ¿Se han portado también como héroes sus marinos? ¿Servirá de baluarte, la escuadra que un solo buque la busca en la misma zona de dominio, la bate, la envuelve y la burla? ¿Por qué el bravo Simpson no cumplió la promesa de llevar a Valparaíso en sus penoles, al *Huáscar* o Arturo Prat venidero? ¿Por qué no nos abordó la *Magallanes*? ¿Por qué en fin no nos hizo volar la *Abtao*?

En vista de lo realizado, el mundo entero comprenderá la farsa que hoy ha inventado Chile respecto a su escuadra.

A las 4 de la tarde fondeamos en Arica, y encontramos al *Oroya* que

acababa de llegar procedente de Mollendo y trajo a su bordo el batallón Victoria al mando del coronel La Torre.

S.E. el general Daza visitó hoy (10) el *Huáscar*".

Todo indica que J. Octavio Reyes no fue el único corresponsal a bordo del *Huáscar*, según artículo de un tal A.B.C. fechado en Arica el 11 de julio, para *El Comercio* de Lima[21], que se transcribe:

"Vamos a hacer a ustedes la relación de este hecho con todos sus detalles, pues su importancia merece bien la minuciosidad que vamos a poner en nuestro relato.

A la 1h 30m del 9 (el relato menciona erróneamente 10 y por lo tanto en su trascripción se consignarán las fechas reales) zarpamos de Arica y a las 8h, avistábamos las luces de Pisagua; nos acercamos al puerto hasta reconocerlo bien, para emprender con más seguridad nuestro viaje a Iquique, cerca de la costa, como debíamos hacerlo. A las 9h, dirigimos nuestro rumbo sobre ese puerto como a milla y media de tierra. La noche era muy oscura y apenas veíamos la sombra negra de los altos cerros de la costa, la huella fosforescente del buque, los peces que cruzaban a millones nuestra proa y nos acompañaban al costado del buque. Un grato momento de confianza nos proporcionó entonces un delfín que pasó por el costado de babor. La superstición marinera ve siempre en este pez un augurio de felicidad.

Estábamos como a 15 millas de Iquique a las 11 de noche, cuando el comandante congregó a su oficialidad en el puente y les refirió el objeto de la expedición.

Debíamos entrar a Iquique, donde estaba la corbeta *Abtao*, darle un proazo y retirarnos entre la escuadra chilena que la formaban, según los informes del gobierno, el *Cochrane*, la *Magallanes*, el *Abtao* y el transporte *Matías Cousiño*. Los oficiales aplaudieron unánimemente la idea y todos con el mayor entusiasmo se ocuparon desde entonces en preparar el buque para el combate.

Poco después, al toque de zafarrancho, ocuparon todos sus puestos, y el más profundo silencio reinaba en el buque.

A las 12 horas estábamos ya casi dentro del fondeadero y apenas avistamos dos luces; el comandante dirigió entonces el buque sobre una de ellas, pero pronto nos aseguramos que eran de tierra. En vano buscamos con los anteojos un bulto, una luz, algo que nos indicara la presencia enemiga: nada distinguimos, Iquique estaba desierto. Encendimos dos luces de Bengala, con el doble objeto de que nos vieran de tierra y de llamar al reconocimiento algún buque chileno. Pasó un cuarto de hora y como nada veíamos arriamos un bote para comunicar con las autoridades del puerto. El digno y valiente oficial Canseco con el entusiasta guardia marina Tizón fueron enviados en esta comisión.

Pronto perdimos de vista la embarcación, y nuestra ansiedad no conocía límites; esperábamos de un momento a otro oir tiros y preveíamos el fin de nuestros queridos compañeros.

Felizmente, los dos llegaban a las 2h 30m de regreso a bordo, y, nos imponían del resultado de su comisión. La guarnición del puerto había esperado sobre las armas su arribo y a pesar de las voces del *Huáscar*, oficial del *Huáscar*, que daban del bote se preparaban a hacer fuego; pero reconocieron a tiempo que era una embarcación menor la que se acercaba y la dejaron atracar. Gran sorpresa manifestaron todos entonces. El *Huáscar* en Iquique, se decían, ¿cómo es posible? ¿cómo ha entrado? Confundían a nuestros amigos con abrazos y casi en hombros los llevaron a donde el Prefecto. Este digno funcionario les hizo también mil manifestaciones de cariño y les impuso de que a las tres de la mañana acostumbraba volver al fondeadero la escuadra enemiga, que desde la tarde se hacía afuera.

Ya creíamos pues frustradas nuestras esperanzas. La Providencia había hecho que aquel día sucediera lo que muy raras veces acaeciera hasta entonces. La corbeta *Abtao* había salido con toda la escuadra. ¡Perder tan brillante ocasión! No, imposible, nos dijimos todos, y el comandante, fiel intérprete de los sentimientos que a todos nos animaban, ponía pronto la proa hacia el Oeste, por donde debíamos encontrarlos, y navegando a media fuerza de máquina, buscábamos ansiosos con la vista a nuestros enemigos.

Eran las 3 de la mañana más o menos, cuando avistamos un buque por nuestra proa. Era el *Matías Cousiño*: su proa levantada y dos lanchas que llevaba a los costados le daban en la oscuridad de la noche, y visto de proa como lo veíamos, el aspecto de un blindado. Era preciso reconocerlo y marchamos resueltamente sobre él, lista la torre para descargarle dos cañonazos de a 300 a boca de jarro, y la gente lista en la toldilla, en la cofa y en la cubierta, a hacer sobre la suya una nutrida descarga. ¡Quién sabe cuál hubiera sido el resultado entonces! ¡Cuál la confusión y el espanto que se hubiera apoderado de esa gente! ¡Cuál en fin, el ánimo de Chile, tan confiado tras de las inmensas paredes de fierro de sus blindados, si le hubiéramos destruido uno!

Pero era un transporte, pronto lo reconocimos por la situación de su chimenea a popa del palo mayor, y a un buque indefenso no podían los peruanos disparar sus cañones. Nos pusimos pues al habla y ordenamos al capitán que siguiera nuestras aguas. Reflexionando después que podía huir al aparecer los otros buques chilenos, le ordenamos que pasara remolque. A nuestras voces contestaron los del *Matías Cousiño* con mil voces de pavor que no podíamos percibir; al fin una entre todas ellas se hizo comprender; *Bueno, bueno, comandante Grau*, decía; esperamos pues y efectivamente oímos que arriaban un bote blanco.

Juzgó entonces el Comandante que para mayor seguridad debía mandar alguna gente a aquel buque y nombró a los tenientes Enrique Palacios y Melitón Rodríguez, para que con diez hombres tomarán posesión de él.

Desgraciadamente percibimos en ese instante distintamente, la sombra negra del humo de un buque y comprendiendo que no nos quedaba tiempo para apresar el transporte, nos resolvimos a echarlo a pique. Pasamos

entonces la voz al *Cousiño*, mandando a la gente a que se salvara en los botes; y en efecto, un cuarto de hora después veíamos destacarse de su costado dos lanchas, por lo cual hicimos un disparo de a 40 sobre su popa.

Paró entonces su máquina el *Cousiño* y el *Huáscar* parando también la suya quedó a su costado, como a 50 yardas.

Oímos entonces que gritaban repetidas veces del transporte pidiendo gracia, y por último que decían en inglés: *Por Dios, Comandante Grau, ¿quiere Ud. matarnos a todos?* Se ha mandado hace tiempo que se salven en los botes, les dijimos. Agrúpense a proa que vamos a hacer fuego por su popa. Y en efecto disparamos los dos cañones de la torre sobre ella. Como era preciso concluir pronto, pues ya percibíamos distintamente el casco del buque que habíamos avistado y una columna de humo nos indicaba la aproximación de otro, descargamos nuevamente sobre él los cañones de a 300 y uno de a 40.

Creíamos ya perdido al *Matías Cousiño*, que la vehemencia de nuestro deseo nos hacía aparecer medio hundido, cuando una bala, zumbando por nuestras cabezas, nos hizo abandonarlo aún estando a flote, para contestar el disparo del buque enemigo. Nos lanzamos a toda fuerza de máquina sobre él, y pronto empeñamos el combate.

El *Abtao*, al reconocernos, se puso en fuga, dirigiéndose hacia el otro buque avistado, pero pronto le dimos caza y disparamos a 300 yardas mas o menos, los dos cañones de la torre. Él contestó con vivísimo fuego de fusilería y con dos cañonazos, uno de los cuales tocó el costado sin penetrar. De nuestra cofa contestaban sus fuegos de rifle el valiente guardia marina Bueno, que con cuatro marineros estaba situado en ella; y de la toldilla, así como de la cubierta, la entusiasta guarnición del buque al mando del capitán Bustamante y la gente que dotaba los cañones de popa a las órdenes de los bizarros oficiales Heros y Tizón. Después de los dos primeros disparos de la torre, sufrió ésta una pequeña interrupción que nos obligó a sostener durante media hora el combate solo con fuego de fusilería.

Mientras tanto maniobrando hábilmente el comandante Grau, que con el teniente Palacios seguía desde el puente los movimientos del buque enemigo, se lanzó sobre él al espolón; pero éste evadió el golpe y pasamos rascando su costado. Pocos instantes después, estando lista la torre, disparaban los tenientes Santillana y Canseco sus cañones sobre el enemigo, que se había alejado aprovechando el movimiento circular que tuvimos que describir por haber errado el golpe de ariete. Nos acercamos nuevamente a él y vimos con gran regocijo que echaba cohetes de luces, pidiendo auxilio y observando el horizonte vimos en medio de la bruma al *Cochrane* que se nos había acercado, y el humo de la *Magallanes* que también se acercaba del lado del Norte.

Estábamos pues en el centro de los enemigos: pronto debía aclarar, pues ya eran las cuatro y media de la mañana y el combate con todos era muy desigual para el *Huáscar*. Era preciso forzar el paso y naturalmente

tomamos la dirección en que se hallaba la *Magallanes*. Pronto dejamos el *Abtao*, muy atrás, el cual no hacía ya fuego sino débilmente de sus cofas y sí muchas señales de auxilio. Nos aproximamos a la *Magallanes*, pero esta no intentó cerrar el paso, como era natural, apagó la luz que antes mostrara y emprendimos nuestra retirada sin disparar un tiro más y sin que nos hicieran un solo disparo entre todos los buques enemigos.

Al amanecer, avistamos bastante lejos por nuestra popa a la escuadra chilena; pero sin cuidarnos ya de ella, hicimos rumbo a Arica, a donde fondeamos a las 4 y media de la tarde del día 10.

El general Daza vino a bordo, y a todos nos estrechó cordialmente la mano, llamándonos sus hijos. El general Prado vino también el día 11 a estimular nuestro arrojo. De Ustedes, señores editores".

La noticia del combate fue difundida por el telégrafo. En efecto, en *El Peruano* del sábado 12 se publicó el telegrama que el Presidente de la República acababa de recibir. También lo hizo *El Comercio* en su edición de la mañana del 12. Decía así:

"Mollendo.– (10.50 a.m.) Excelentísimo Señor:

Oroya comunica: *Huáscar* entró anoche Iquique.– Salió, encontró escuadra chilena.– Dos horas de combate.– *Cousiño* averiado.– *Abtao* de costado.– *Pilcomayo* en Tocopilla echó lanchas y buque de vela a pique.– *Huáscar* y *Pilcomayo* sin novedad.– Subprefecto".

En *El Peruano* del 14 apareció lo que sigue en la Sección Actualidad:

"Las últimas noticias". Comentándolas se expresa así, *El Nacional.*

No tenemos aún los datos para estimar en toda su extensión, la importancia de los últimos actos realizados en el mar por nuestros buques de guerra. El laconismo y la falta de claridad que en sus partes oficiales acostumbra el sub prefecto de Mollendo, apenas permite la apreciación de esos sucesos y de sus consecuencias bajo un punto de vista enteramente general.

Prescindiendo, pues, del carácter de las averías causadas a algunos buques de la escuadra chilena; prescindiendo de los actos de arrojo, de valor, de pericia que hayan desplegado nuestros marinos al ir a buscar en sus albergues a la poderosa escuadra enemiga; prescindiendo de estos y otros incidentes, sobre los cuales esperamos noticias más detalladas, resultan del telégrafo oficial de hoy, como indudables, los dos hechos siguientes:

1. El haberse batido el *Huáscar* con la escuadra chilena, después de haberla ido a buscar a Iquique, allí donde el miedo había reconcentrado a todos los buques enemigos; y
2. El haber ocasionado la *Pilcomayo* serios daños a la marina mercante del enemigo, en los mismos puertos en donde Chile hace ostentación de su poder, y cruzando una línea de comunicación traficada continuamente por buques de guerra, casi en su totalidad más poderosos que el comandado por el señor Ferreyros.

Aun cuando estos dos hechos no se tradujeran en pérdidas materiales de consideración para el enemigo, ellos no pueden menos que robustecer la fe íntima que siempre hemos tenido en el valor de nuestros marinos, y llevar el desaliento a ese pueblo entretenido con mascaradas, pero que ya comenzará a ver caer la careta a todos los que se han prestado a representar el odioso papel de farsantes.

Los chilenos tienen buques más poderosos que los nuestros. Antes de perder la *Independencia* la preponderancia marítima era de ellos. Después de haberse varado ese blindado, confesaron que habíamos perdido la mitad de nuestra escuadra.

Pues bien; no obstante esa desventajosa situación en que nos hallamos en el mar, nuestros buques de guerra cruzan solos el Pacífico, mientras que los enemigos solo pueden caminar en convoy; nuestros buques entran y salen a los puertos ocupados por el enemigo, y aún a sus plazas fortificadas, mientras que los enemigos no se han atrevido una sola vez a ponerse al frente de nuestros cañones de tierra; nuestros buques baten a los suyos cuando los encuentran y les conviene, mientras que los de ellos, si se baten es para sucumbir, si no se baten es para escapar izando bandera inglesa o asesinando a los náufragos.

Cuando nuestros buques necesitan limpiar sus calderas o hacer algún arreglo en sus máquinas, lo verifican tranquilamente en el Callao; y mientras realizan tal operación la escuadra chilena secuestrada en Iquique consume carbón, consume víveres, gasta sus máquinas y vive allí en continuas zozobras.

En esas épocas se produce un interregno de calma, una cesación de hostilidades. Los que, envanecidos con su preponderancia marítima, debieran atacar y vencer, no lo hacen.

Solo cuando nuestras naves guerreras salen a desafiar o a burlar al enemigo, la guerra ofrece su aspecto interesante; solo entonces hay combates, hay averías, hay prisioneros, hay vergonzosas derrotas para Chile que sus marinos convierten en triunfos, así como los legisladores de ese país, calumniando los adelantos del siglo, han hecho del látigo un instrumento civilizador, pretendiendo reformar a los hombres por medio de la más odiosa degradación.

La excursión de nuestros buques en aguas dominadas por el enemigo, y haciéndole daños a este, es a no dudarlo un triunfo constante para el Perú.

Verdad es que, desde que nuestros transportes comenzaron a burlar la vigilancia de los bloqueadores de Iquique y de sus inmediaciones, desembarcando tropas en Pisagua, nos hemos acostumbrado a inferir a la marina chilena esta clase de humillaciones. Pero, esto no obsta para que se haga un reconocimiento explícito y merecido, del servicio que a la causa del Perú están prestando los marinos del *Huáscar* y de la *Pilcomayo*, acechados por un enemigo mucho más poderoso que ellos. No queremos ser los últimos en enviarles nuestras entusiastas felicitaciones y en expresarles el contento y la satisfacción con que el país ve sus

esfuerzos y su arrojo, para pasear nuestra gloriosa bandera en los mares de donde ha pretendido arrojarla Chile. La patria, así como hoy tiene atenta su mirada en todos, para ver a los que flaquean en la hora del peligro, no olvidará las acciones meritorias de los que le van conquistando justos títulos de orgullo".

En una carta particular fechada en Arica el 10 de julio, el doctor Santiago Távara[22] escribió a un amigo relatándole la salida del Callao el 6 a las 4 a.m., la llegada a Arica luego de 96 (sic) (fueron 66) horas de navegación, con recalada en islas de Chincha, avistamiento de dos vapores ingleses y uno alemán. En Arica la visita del general Prado y "al siguiente día, cuando menos lo esperábamos, a las 2 de la tarde, salimos a toda máquina" y rumbo a Pisagua; luego a Iquique:

"El día se pasó en ejercicios de abordaje y preparándose como a combate. Antes de entrar a Iquique el comandante reunió la oficialidad y les reveló su plan que aunque muy atrevido, todos aceptaron con entusiasmo extraordinario. Era nada menos que sorprender a la escuadra chilena".

En Iquique no la encontraron; averiguaciones en tierra; la tarde anterior había salido toda al Oeste.

"Entonces el comandante, escribe Távara, a toda fuerza salió en su busca y como a las dos horas nos encontramos con un buque y luego prosigue con el relato conocido.

Resultado: el *Cousiño* casi a pique; la *Abtao* fuera de combate, mucha gente muerta de los chilenos; nosotros solo dos heridos leves".

Otro Corresponsal de *La Opinión Nacional* pero en Arica, N. Camino, escribió el 10 de julio varias noticias, algunas de ellas interesantes como: "el telégrafo está concluido: quedan con él comunicadas todas las divisiones del ejército". También que por primera vez se entrevistó Daza con Grau. Describió las operaciones de la *Pilcomayo*, y la llegada en la noche del 8 del *Huáscar* y *Chalaco*. Comentó la salida del *Huáscar* el 9 a las 2 p.m. para el Sur; que a la 1 a.m. (del 10) entró a Iquique. Se informó dónde podía encontrar a la escuadra chilena.

"Sale en su busca. Combate durante 2 horas y escapa. A las 10 a.m. pasó el *Huáscar* por Pisagua y a la 1 p.m. de la tarde entraron allí el *Cochrane* y la *Magallanes*. Bombardearon la boya de la P.S.N.C. y se fueron. No hay noticias de muertos y heridos".

En cuanto al *Oroya* dice que:

"Entró a Arica a las 10h 30m a.m. proveniente de Mollendo, conduciendo el batallón Victoria de 750 plazas al mando del comandante Falconí. De inmediato en tierra, se le armó y acuarteló. Con este batallón y el del coronel Barriga acantonados en Ite, se formará una Sexta División y como Comandante General el coronel José La Torre. Siendo las 4 p.m. acaba de fondear el *Huáscar*. Informa del encuentro nocturno y cree haber dejado

inutilizado al *Matías Cousiño* y con algunas averías el *Abtao*. El monitor sin daños, salvo averías de rifle en la chimenea".

Otra nota periodística del Corresponsal de *El Comercio* en el *Oroya*, escrita en el Callao el 14 de julio, y otra desde Arica de fecha 10 de julio se refiere a la operación de la *Pilcomayo*.

La primera reseñaba el viaje del *Oroya*, Arica-Mollendo-Arica conduciendo el batallón Victoria, fondeando en Arica el 10; que la *Pilcomayo* acababa de llegar del Sur, y que a las 4 p.m. llegaba el *Huáscar* procedente de Iquique, frente al cual libró combate con la escuadra enemiga. Sobre esto último comenta:

"Que se sabía que todas las noches la escuadra chilena se hacía a la mar, dejando en el puerto solo uno o dos buques menores, manteniéndose ella 8 a 10 millas afuera".

Viene luego un relato algo inexacto del combate del *Huáscar* versus escuadra chilena, con la participación de la *Chacabuco*, pasando luego a describir las operaciones de la *Pilcomayo* al Sur.

En cuanto al *Oroya* escribe como sigue:

"Regresa al Callao después de haber desempeñado en el Sur más de 25 comisiones, movilizado 5,000 y tantos hombres, armamento, víveres, etc. Desde el 10 que salimos de Arica hemos hecho escala en Ite, Pacocha y Mollendo, siempre en utilidad del servicio".

El comandante Fanning había sido liberado, quedando en el morro los jefes de la *Independencia*.

Sobre el *Chalaco* comentaba que después de haber descargado gran parte de la carga en Arica, salió en la noche del 10 a desembarcar el resto en Pisagua. En Arica se había concluido el montaje de los Vavasseur llevados últimamente.

El Corresponsal de *El Nacional*, reseñó que el *Oroya*, llegado al Callao a las 2 p.m. del 14, era portador de noticias de Arica, que confirmaban en todas sus partes el telegrama trasmitido desde Mollendo por el Subprefecto. En la reseña del combate, nada nuevo traía, pero escribía que el corresponsal del periódico en dicho buque daría más detalles. El Comandante General de Marina informó el 14 al Director de Marina y le hizo una breve síntesis del combate en Iquique[23].

Para finalizar esta serie de artículos periodísticos aparecidos en *El Peruano* del 15 de julio, este diario con el título de "Estamos rendidos, !Viva el Perú!", editorializa sobre el segundo combate de Iquique, y concluye:

"El comandante Grau ha cumplido con su deber de humanidad no cañoneando al *Cousiño*, sino después de prevenirlo a la tripulación y darle tiempo para pasarse a los botes. Aprenda Chile, aprendan sus escritores y marinos, cómo se maneja en la guerra una nación civilizada; que, lejos de come-

ter actos de crueldad como Williams R. y cuantos le obedecen, trata de disminuir lo más posible el derramamiento de sangre y la matanza del enemigo.

Entre tanto, recordemos con noble orgullo las siguientes palabras de los marinos chilenos; palabras que esculpiremos algún día sobre el bronce y el mármol, para glorioso recuerdo de las generaciones venideras; palabras que son la síntesis de la campaña de 1879 y que ponen de relieve el arrojo de nuestros soldados y la humillante y cobarde actitud de nuestros enemigos: ¡Estamos rendidos, Viva el Perú!"

Por supuesto, el nombre de Grau y el *Huáscar* que comandaba, adquirían cada día más renombre. Así, un artículo en *El Peruano* del 17 de julio, se refiere a una medalla a Grau, en los términos siguientes:

"Las señoras de Lima, dice un colega, van a ofrecer al Comandante Grau una medalla de oro, pendiente de la cinta bicolor peruana, con un lazo de brillantes y entrelazada a sus costados una palma y un laurel, en el anverso hay un buque con la inscripción: *Huáscar* y por la orla "Triunfo sobre la *Esmeralda* – Iquique 21 de mayo de 1879", y en el reverso la siguiente inscripción: "Las señoras de Lima al valiente y esforzado capitán de navío de la armada peruana don Miguel Grau". Las señoras promotoras de esta idea han sido doña Rosa Mercedes Riglos de Orbegoso y doña Rosa Orbegoso de Varela. Se han inscrito muchas señoras de Lima. Este es un justo homenaje al valor y pericia del señor Grau".

Más tarde los directores de la prensa de Lima, acordaron obsequiar a Grau una tarjeta de oro, que se conserva en el Museo Naval, iniciativa ante la cual Grau les dirigió la carta siguiente:

"Señor Dr. D.M. Tovar.– Monitor *Huáscar* – Arica, agosto 12, 1879

Mi respetado Dr.

Si satisfactorio me es, tratar de cumplir debidamente la misión que el Supremo Gobierno me confiara al darme el mando de uno de los buques, me es muchísimo más grato el ver animados de puro patriotismo, que personas ilustradas como U. estimen mis actos dándoles mayor importancia de la que en sí tienen, hasta el extremo de proponer U. a sus colegas de la prensa que se conceda una tarjeta de oro firmada colecticiamente por ellos; manifestación, a la que sinceramente no me creo todavía acreedor.

Obligado pues, me dirijo a U. para hacerle presente mi profunda gratitud a los nobles y generosos sentimientos que por mí abriga, como a la vez, suplicarle salude en mi nombre a sus estimables compañeros de la prensa, y suscribirme su agradecido amigo y seguro servidor.– *MIGUEL GRAU*".

Por otra parte, Prado escribió a La Puerta desde Arica el 10 y 12 de julio[24], confirmando en la primera prácticamente el parte de Grau de la misma fecha, expresando: "en el encuentro que tuvo anoche, con los buques chilenos, cree haber dejado inutilizado al *Matías Cousiño* y con algunas averías la *Abtao*. Por su parte el *Huáscar* no

ha tenido otra avería que la bala de rifle en la chimenea". En la segunda ya no escribe con el mismo tenor, sino en crítica, y la expresa en estos términos.

> "La expedición del *Huáscar* a Iquique no ha podido ser mejor combinada, ni más bien preparada; cada uno de los detalles y la posición que ocupaba la escuadra chilena, todo correspondió perfectamente al plan trazado de antemano. A su "regreso" de Iquique encontró uno a uno a los buques enemigos y sostuvo vivo cañoneo con ellos. Es cosa muy extraña que esta sorpresa emprendida con tanta audacia como oportunidad, no hubiese tenido un éxito más satisfactorio como era de esperarse; y solo se explica por la desmedida fortuna de nuestros contrarios, que no perdieron totalmente siquiera una de sus naves y que solo hayan salido averiadas el *Matías Cousiño* y otro, que creo sea la *Abtao*".

Esta carta de Prado es muy sugestiva, pues autoelogia la perfección de su plan para atacar a la escuadra chilena que bloqueaba Iquique. Como no fue un plan escrito y nadie conoce en qué consistía la perfección, solo cabe especular en base al parte de Grau, a la nota periodística de Octavio Reyes y carta de Távara. De esos documentos se deduce que Prado, en el convencimiento de que no habría cambio en la rutina de los buques chilenos que bloqueaban Iquique, esto es, que a diario permanecían toda la noche en puerto uno o dos buques menores mientras que los otros zarpaban al atardecer para pasar la noche en alta mar, regresando en la mañana del día siguiente, y después de conversar con Grau a su llegada a Arica en la noche del 8 de julio, le ordenó que zarpe el 9 a hora conveniente para arribar a Iquique en la noche del 9/10, atacar por sorpresa, destruir uno o dos de los buques bloqueadores fondeados, y regresar de inmediato a Arica.

El objetivo era válido, pero para lograrlo había que tener en cuenta su posibilidad y aceptabilidad. En cuanto a lo primero, el error estriba en considerar que el *Huáscar* estaba en un 100% de su alistamiento de combate, a pesar de que Grau en su informe escrito a Prado al llegar a Arica el 8, le hace notar que los artilleros no habían podido realizar un solo ejercicio a fuego real en el Callao ni en el viaje al Sur. Grau debía presentarse en Iquique en la noche del día siguiente de su llegada a Arica, y combatir contra toda la escuadra bloqueadora, de ser necesario. La eficacia del combate artillero no estaba garantizada. Esa eficacia se traduce en el dicho: "Dar primero, dar duro y dar seguido", lo cual solo puede lograrse con dotaciones de artilleros muy bien entrenadas. Pero aparte de carecer de ellas en esta oportunidad, también existía el problema de estopines defectuosos que alteraban la puntería y el instante de fuego, un sistema de

carga de cañones y de rotación de la torre misma muy engorroso y lento, tal como se ha explicado. Además en el caso de combate nocturno, el sistema de mira en el techo de la torre para apuntar los cañones no era el más apropiado y tampoco se podía alumbrar el interior de la torre para no dar aviso de su presencia por la luz que se filtrara por las portas y finalmente, el sistema ineficiente para trasmitir órdenes a los operadores de las cigüeñas para ronzar la torre. Para contrarrestar todas esas deficiencias se requería, por supuesto, mucho entrenamiento del cual no había podido gozar la tripulación. No hay que olvidar, que por diseño la plataforma de tiro del monitor no era muy estable y por la poca altura de los cañones los golpes de mar interferían con su empleo. Así pues, no se debe descargar todo el peso de la ineficiencia en el tiro en los artilleros, sino en el sistema que venía siendo afectado por decisiones de órganos exógenos y de la situación interna a consecuencia del periodo de inactividad durante el recorrido y reparaciones que recién se habían concluido.

Otra consideración a tener en cuenta antes de decidir sobre el raid a Iquique, fue la conversación que debía haberse producido entre Prado y Grau en torno al carbón disponible, cuya reposición en la cantidad de 115 toneladas solicitó Grau al Prefecto de Tacna en cuanto llegó, pero no alcanzó a satisfacerla antes de la salida el 9. Habida cuenta del carbón consumido en el viaje desde el Callao, durante la estadía en Arica y del cálculo de lo que se consumiría en el recorrido Arica-Iquique-Arica más unas tres a cuatro horas de combate, la existencia estimada al regresar el *Huáscar* a este último puerto, sería de unas 140 toneladas, lo que le dejaba una autonomía de cuatro días para navegar, sin contar el consumo en puerto. Dada la situación de escasez de carbón en el Sur, no le quedaba margen para incursionar más allá de Iquique. De ahí, quizás, la decisión de su regreso inmediato a Arica para ponerse bajo la protección de las baterías de este puerto, mientras rellenaba sus carboneras.

Prado se ufanaba de tener la ubicación exacta de los buques bloqueadores. Obviamente esta información la había obtenido del mismo Iquique, vía el telégrafo Iquique-Pisagua-Arica, complementada probablemente por informes de los vapores de la P.S.N.C. que hubieran hecho escala en Iquique y Arica durante todo el tiempo que el *Huáscar* permaneció en el Callao. Considerar que esa ubicación sería la misma en la noche del 9/10 de julio era un supuesto y, por lo tanto, debió tener un plan alterno para el caso de que no se materializara, como efectivamente sucedió. Grau tuvo la oportunidad de comprobarlo en Pisagua, pero no quiso perder tiempo esperando el inter-

cambio de mensajes con Iquique, adonde al llegar tuvo que tomar una decisión rápida para cumplir su misión pero fuera de Iquique, lo que implicaba que los enfrentamientos no serían con buques fondeados sino navegando. He ahí otra deformación de la carta de Prado, al decir que Grau "a su regreso" de Iquique enfrenta uno a uno a los buques chilenos, cuando la realidad está en la decisión de Grau al no encontrar a los bloqueadores: salir a buscarlos y combatirlos.

Otro medio a tener en cuenta para cumplir la misión era el sistema de observación en Iquique y el envío de la información exacta por telégrafo sobre los movimientos de los buques bloqueadores, previa a la puesta en ejecución del plan, si se acepta que era como decía Prado, un plan trazado de antemano con todo detalle. Sin embargo la observación no funcionó, pues según informe de Simpson, fue a partir del 8 de julio que ningún buque chileno pasa la noche fondeado en Iquique. Es decir, que en esa fecha antes de que el *Huáscar* llegase a Arica, ya se había alterado la rutina y de haber estado bien establecido el sistema de información, ese cambio bien pudo telegrafiarse a Arica y Pisagua antes de la 1.30 p.m. del 9 de julio, cuando zarpó el monitor. Y de haber llegado el telegrama después de esa hora, bien pudo Prado enviar aviso a Pisagua para que se informase a Grau del cambio ocurrido, quien tenía previsto entrar a este puerto. Esta deficiencia le resta perfección al plan de Prado.

Así pues, la carta de Prado que se comenta, auto elogio de su estrategia, expresa su extrañeza de que la audaz y oportuna excursión no tuviera el éxito esperado y achaca a la buena fortuna chilena el que solo el *Matías Cousiño* experimentase algunas averías, y posiblemente también la *Abtao*. Repetía el argumento de Williams al no encontrar a los blindados peruanos en el Callao el 22 de mayo. Eso de la fortuna habría que reemplazarlo por un planeamiento deficiente.

Está reconocido que era un plan audaz y arriesgado, principalmente si en lugar de los buques menores se encontraba en Iquique con el blindado *Cochrane*, y si bien ya desde la campaña de mayo se había contemplado el costo de las consecuencias por entablar combate con los blindados chilenos y dispuesto por Prado evitarlo en todo lo posible; en esta oportunidad ese riesgo no fue tomado en consideración. Así pues, la decisión de que al llegar a Iquique el *Huáscar* se enfrentase con los buques bloqueadores, incluido el *Cochrane*, resta validez a la decisión, no era pues aceptable.

Hasta aquí la narración peruana de lo ocurrido, que se conociera por parte de las autoridades el mismo 10 de julio y por la opinión pública alrededor de 4 días después.

Por el lado chileno, empero, las cosas no sucedieron con igual celeridad. En efecto, el 10 de julio, de vuelta a Iquique el comandante Latorre de la *Magallanes*, elevó el parte de la acción al comandante accidental de la división y comandante del *Cochrane*, Simpson[25].

Según este parte, la *Magallanes*, que había salido de Iquique el 9 en la tarde, rondaba en las primeras horas del 10, la parte Norte de la bahía, y siendo las 2.30 a.m. escuchó el estampido de un cañón y disparo de fusilería en la dirección del puerto. De inmediato ordenó zafarrancho de combate y navegó hacia el lugar del incidente a toda fuerza de máquina, y mientras se aproximaba escuchó dos cañonazos más y a poco distinguió dos buques. Uno fue reconocido como el *Cousiño* y el otro que navegaba hacia el SO a toda fuerza en derrota perpendicular, fue reconocido en un principio como la *Abtao*, pero a poco se le identificó como *Huáscar*. Latorre estaba convencido que a su vez, Grau había reconocido a su buque como *Magallanes*, pero como se ha visto, la apreciación que reinó en el Perú hasta tanto no se recibiera información chilena, era que el adversario de esa noche fue la *Abtao*.

Grau, luego de identificar al adversario, que en lo sucesivo se le tratará como *Magallanes*, maniobró y se dirigió hacia este buque y estando a unos 300 metros, la *Magallanes* le hizo un disparo con tarro de metralla con su cañón de a 64, a lo cual el *Huáscar* contestó con una andanada de la torre más fuego de ametralladora desde la cofa, y de fusilería desde la toldilla y castillo, que la *Magallanes* contestó en igual forma.

Entre 3.00 y 3.30 a.m., según Latorre, el combate se generalizó, el *Huáscar* intentó varias veces atacar con el espolón, que eludió; la pelea se desenvolvió a distancia de 100 metros o menos, unas veces por babor, otras por estribor. Aprovechando en un momento, la *Magallanes* disparó con su colisa de 115 una granada Palliser que impactó en la línea de flotación del monitor, que Latorre supone le produjo una seria avería a pesar del blindaje. Nuevos intentos de espoloneo, incluso uno por popa, que también evadió, después de lo cual el *Huáscar* cayó al rumbo NO, alejándose.

Según Latorre, al monitor se le disparó 9 proyectiles, como sigue: 1 de a 115, Palliser endurecido; 1 de a 64, tarro de metralla; 6 de a 20, granada de segmento; 1 de a 20, tarro de metralla; 2,400 tiros a bala de fusil Comblain; 360 tiros de revólver Adams. Curiosamente, no menciona la munición de ametralladora consumida.

En la *Magallanes* resultaron tres heridos. Latorre comenta también que el *Huáscar* le disparó 6 de a 300, que pasaron altos, impactando

uno de ellos en la cruz de la verga del trinquete. El fuego de ametralladora del monitor cortó gran parte de la jarcia de babor, perforando todos los botes, la amurada y chimenea.

El comandante Simpson, en la misma fecha, elevó su informe al Comandante General de la Escuadra, almirante Juan Williams Rebolledo, manifestando que al anochecer del 7 de julio hubo en Iquique, un intento de ataque con bote torpedo contra el *Matías Cousiño* al confundírsele con la *Abtao*, y en consecuencia ordenó que a partir del 8, todos los buques bloqueadores saliesen a la mar en la noche. Así lo hicieron también el 9 de julio, como sigue: a las 3 p.m. se hicieron a la mar la *Abtao* y *Cousiño* y patrullaron la entrada a la bahía; a las 5 p.m. se hicieron a la mar el *Cochrane* y *Magallanes* y patrullaron más afuera, pero separados. No hay, pues, en este informe referencia alguna a que el comandante Sánchez saliera de Iquique en la noche por el recelo que le inspirase el abanderamiento y oscurecimiento de la población.

Siendo las 2.30 a.m. del 10, la *Magallanes* detectó al *Huáscar*, empeñándose, en un combate a corta distancia. Simpson en el *Cochrane*, también escuchó los estampidos, y se dirigió hacia los fogonazos. Siendo las 3.15 a.m. reconoció al *Huáscar*, el cual le disparó una granada que picó cerca y luego emprendió su persecución. Según Simpson, el blindado y la *Magallanes* avistaron primero una luz por el Norte que resultó ser de la *Abtao*, y que después al amanecer avistaron un humo al NO y otro por el Sur, este último del *Cousiño* y el primero del *Huáscar*.

La persecución del monitor duró varias horas y encontrándose a 10 millas la suspendió, dirigiéndose ambos hacia Pisagua en donde reconocieron cuatro buques neutrales cargando salitre, que no molestaron. Luego regresaron a Iquique.

Pero Simpson amplió su parte con otro de fecha 11 de julio, en el que indicaba que en las noches del 10 y 11 los cuatro buques patrullaron sin novedad, medida que siguió en el futuro para evitar sorpresas. Comentaba que los partes de los comandantes de la *Abtao*, *Cousiño* y *Magallanes* los enviará en el vapor que viniese del Norte, que hasta ese momento no había llegado.

El parte del comandante Aureliano Sánchez de la *Abtao* al Comandante General de la Escuadra Juan Williams Rebolledo, fechado en Iquique el 11 de julio[26], manifestaba que el 7 estando fondeado en Iquique y siendo las 7.10 p.m., se dio la alerta sobre una tentativa de ataque con bote torpedo por la aleta de babor, detectado inicialmente por el *Cousiño* fondeado a unos 300 metros de su popa, el mismo que abrió fuego de fusilería contra un bote muy pequeño. A

ese efecto, Sánchez transcribió la parte pertinente del informe del capitán del *Cousiño* del 8 de julio, en el que manifestaba que siendo las 7.15 p.m. del 7 se divisó por la aleta de babor a unos 100 metros, un bote que se dirigía a la *Abtao*, ocultándose entre otros botes fondeados. Al no contestar el santo, abrió fuego de fusilería, obligándolo a huir hacia el muelle, después de lo cual el Capitán pasó a la *Abtao* a informar del hecho.

Sánchez continúa manifestando que a las 8 de la noche del 8 de julio, salió de Iquique en oscurecimiento para evitar ser detectado desde tierra, así como también el *Cousiño*. El 9 de julio a las 6 de la mañana regresaron al fondeadero, y que entre las 12 y 4 de la tarde notó un gran movimiento en tierra, con izado del pabellón en todos los edificios públicos, excepto los consulados.

Comentaba que a las 5 p.m. del 9, el *Cochrane* y la *Magallanes* zarparon de Iquique, navegando el primero hacia el Oeste y el segundo hacia el SO. A las 7.30 p.m., la *Abtao* rondó la bahía, observando que solo había dos luces prendidas, y decidió zarpar con el *Cousiño*, que lo hizo por el Sur, en tanto que la *Abtao* lo hizo por el NO, a 2 millas por hora, de manera de no perder de vista el puerto, pues reinaba calima y la noche era oscura. Al pedir identificación por señales y no tener respuesta, adoptó oscurecimiento total.

Sánchez expresaba que siendo las 3 a.m. del 10 de julio, escuchó hacia el SE hasta siete cañonazos, ordenó zafarrancho de combate y se dirigió a toda fuerza hacia la zona de donde provenían los disparos, pero al llegar no encontró nada, aunque contestó algunos cohetes de señales.

A las 4 a.m. la calima despejó y Sánchez se reunió con el *Cochrane* y *Magallanes* a 3 millas del puerto. Al aclarar el día avistó hacia el Oeste, primero un humo y luego un casco que al fin reconoció como del *Huáscar*, de lo cual avisó por señales a los otros dos, que iniciaron la persecución.

La *Abtao* se quedó manteniendo el bloqueo y custodiando los botes del transporte hasta que a las 7 a.m. avistó a dicho buque saliendo por el norte de punta Grueso, con rumbo al Oeste, ordenándole por señales reunirse, y mantenerse a tres millas de Iquique.

Por su parte Sánchez decidió vigilar la aproximación a Iquique por el Norte, pues tenía información que la *Unión* y *Pilcomayo* estaban operando en caletas vecinas. Luego enrumbó al NNO navegando a 2 millas de la costa y a 9 millas por hora. A la 1 p.m. ingresó a Pisagua poco después de que allí estuvieran el *Cochrane* y la *Magallanes* luego de abandonar la caza del *Huáscar*. Sánchez regresó a Iquique, adonde

recaló a las 6 p.m. después de 10 horas de ausencia, pero no fondeó, sino el 11 de julio a primera hora, continuando con el bloqueo.

Los informes de Simpson, Latorre y Sánchez los recibió Williams en Antofagasta el 13 de julio. El del *Cousiño* no se ha ubicado.

El 14 de julio, desde Antofagasta, Williams informó al Comandante General de Marina E. Altamirano, las ocurrencias en Iquique, adjuntando los oficios mencionados que solo recibiera el 14 a las 2 p.m. Explicaba que esta situación lo obligó a zarpar con el *Blanco* para ese puerto el mismo 14, y relevar al *Cochrane* que se estacionó en Antofagasta en compañía de la *Chacabuco*. A su vez, Altamirano tramitó toda esta correspondencia al Ministro de Marina con fecha 20 de julio. La noticia, sin embargo, no llegó por correspondencia, sino que el 14 el almirante Williams, en base a los partes recibidos, envió un telegrama al Presidente Pinto sobre el combate y la persecución infructuosa del *Cochrane*, telegrama que por supuesto, fue difundido entre varias autoridades y la prensa. Williams Rebolledo el mismo 14, informó al general Arteaga del combate, y que todo ello hacía indispensable su presencia en Iquique, partiendo el mismo día con el *Blanco*. Luego el *Cochrane* procedió a Antofagasta "para que proteja este puerto mientras se terminan los trabajos de fortificación, que a juicio de US. hacen necesaria la presencia del blindado en esta rada". Además, quedaban la *Chacabuco* con instrucciones, y el *Límari* con pertrechos y carbón, de todo lo cual informaba en ese mismo día al Ministro de Marina. Por coincidencia, el 14 el Comandante General de Marina, Altamirano, urgía al Ministro de Marina la adquisición del *Amazonas* por 75,000£. El 15 de julio se designaba como su Comandante al capitán de fragata Manuel T. Thompson, Segundo Comandante al capitán de corbeta Manuel J. Orella, y al teniente 1° Emilio Valverde[27].

Como se puede apreciar de la lectura de partes mencionados, existen discrepancias en horas, distancias y desarrollo de los acontecimientos, y si esto es así, las diferencias son aún mayores con los partes peruanos. Sin embargo, el *Boletín de la Guerra del Pacífico*, Santiago, 1879, ofrece para este combate un croquis que no refleja la realidad de lo ocurrido.

Como se ha visto, falta el parte oficial completo del capitán del *Cousiño*, sobre lo sucedido en las primeras horas del 10 de julio[28]. Sin embargo, hay una versión chilena publicada en *El Mercurio*, de algunos párrafos de una carta del capitán, que transcribe *El Peruano* del 1° de agosto y que dice como sigue:

> "Esta mañana a las 2 a.m. se nos vino encima de repente el *Huáscar*, hallándonos con la máquina parada para no romper las lanchas que lle-

vaba a remolque. El *Huáscar* nos dio cuatro veces vuelta muy ligero y nos tiró balas tras balas, diciéndome en alta voz que arriase los botes y salvase como pudiese, y aún nos dio diez minutos de espera. Después de habernos hecho un agujero en el costado, en donde están las carboneras que yo conservaba llenas, se quedó la bala dentro, la que conservo para la señora de Cousiño. Otra bala pasó por el Charthouse (caseta de cartas), otra por la chimenea, y una granada además, con la cual quedó gravemente herido un marinero.

El *Huáscar* creyó, sin duda, que el *Matías* ya se había ido a pique; pero a ese grado no hemos llegado todavía. Se alejó a las tres, y como el primer buque que encontró fue la *Magallanes*, tuvo con ella un combate de tres cuartos de hora antes que llegaran los otros a auxiliarla. ¡Pobre *Magallanes*! Hasta ahora no me explico como pudo escapar de las sorpresas que ha recibido. Luego que llegó el *Cochrane*, el *Huáscar* se retiró seguido por aquel y la *Magallanes*, pero creo que no lo alcanzarán. "El Comandante Grau ha tenido mucha consideración con nosotros, porque nada le hubiera sido más fácil, que sacrificarnos o echar el buque a pique sin decirnos antes que lo abandonásemos en los botes". El 11 hablé con el comandante Latorre, y me dice que la *Magallanes* tiene cinco heridos. El comandante y oficiales sin novedad. El *Matías* está haciendo bastante agua y pronto tendremos que ir al dique a hacer nuestras reparaciones".

Por otro lado, Jacinto López transcribió la carta que el capitán Castleton de ese vapor enviara a Grau, con el tenor que sigue:

"El Comandante Grau ha tenido mucha consideración con nosotros, porque nada le habría sido más fácil que sacrificarnos y echar el buque a pique sin decirnos antes que lo abandonásemos en los botes".

A esa carta de gratitud, Grau respondió desde Arica el 14 de agosto, como sigue:

"Conociendo que el buque que US. comandaba era un transporte chileno, mi deber era destruirlo. Por consiguiente mi conducta para con US. y su tripulación me fue inspirada por un sentimiento de humanidad, la misma que emplearé con todo buque en caso semejante, no mereciendo por ello ninguna expresión de gratitud".

Esta operación del *Huáscar*, luego de conocida por la opinión pública de los países en guerra, mereció los más diversos comentarios periodísticos por muchos días; unos favorables y otros exageradamente desfavorables, que no arrojan luz alguna a lo acontecido, excepto que no favoreció a Williams en Chile.

Sin embargo, el 14 de julio el almirante pasó un telegrama al Presidente Pinto como sigue[29]:

"La *Magallanes* se batió con el *Huáscar* media hora. El *Cochrane* salió a perseguir al *Huáscar* infructuosamente. Tres heridos".

Por supuesto el Corresponsal de *El Mercurio* embarcado en el

Cochrane, con fecha Antofagasta 13 de julio, logró que desde Caldera se remitiera el 15 el telegrama siguiente[30]:

"*Huáscar* entró a Iquique 10 en la noche. Dos tiros contra *Matías Cousiño*. Averías. Huyó después de cañonazo del *Magallanes*. *Cochrane* no estaba allí. El 11 (sic) *Colombia* encontró al *Huáscar* entre Pisagua y Arica. Escuadra chilena cruzando frente a Iquique".

Este Corresponsal no fue el único tergiversador de noticias, sino que también lo fue el General en Jefe del Ejército, Erasmo Escala, en telegrama al Presidente Pinto[31], con fecha 16 de julio, en base a datos del capitán del vapor *Lontué* de la P.S.N.C. Por ejemplo:

"Que el combate con la *Magallanes* duró media hora de nutrido fuego de fusilería que causó muchas bajas en el blindado. Que el *Huáscar* intentó cuatro espolonazos. Que en el último pasó a 10 metros de la popa, y la *Magallanes* le disparó una granada de 115 que le perforó su blindaje. Que la *Magallanes* tiene cinco heridos. Que el *Cochrane* navegaba hacia Arica después de que el *Huáscar* fondease en Arica. Que los pasajeros dicen que su comandante Simpson hizo colgar de las vergas a los que dirigían el bote torpedo preparado contra la *Abtao* en Iquique. Que el 16 debe llegar el *Blanco* a Iquique".

Sin embargo es interesante consignar algunos párrafos de la carta que D. Santa María escribiera a Antonio Varas desde Antofagasta el 20 de julio[32], cuatro días después de su llegada y de haber renunciado el general Arteaga, y sobre lo cual huelgan los comentarios. Se manifestaba como sigue:

"Ahora me embarco y me voy a la marina; y como en todo buque me mareo no es extraño que le hable a Ud. mareado de los nuestros. Presumo que Ud. tendrá ya el convencimiento que es menester aplicar tijera podadora a la marina. Lo más sensible es que se ha introducido en ella un falso espíritu de hostilidad al enemigo y un pavor por los torpedos que los hará caer en vergüenza y en ridículo. Ya está visto que los peruanos no temen nada de la audacia de nuestros marinos. Más o menos discurren como Williams: el *Huáscar* es la sombra de la muerte.

Al llegar aquí no encontré buque alguno nuestro, pero apenas en tierra, se me refirió la vergonzosa ocurrencia de Iquique.

Entre el 9 y el 10 del presente, el *Huáscar* se introdujo a las 2 de la mañana en la bahía de ese puerto y se puso al habla durante una hora con el general Buendía. Al retirarse encontró al *Matías Cousiño* y preguntó: ¿Qué buque es éste?

– El *Matías*

– Botes al agua porque voy a echarlo a pique

Más tarde le dio la orden de seguirle

En esta situación llegó la *Magallanes* y se trabó combate entre ella y el *Huáscar*. Quiso espolonearla dos veces, pero Latorre maniobró hábil-

mente y salvó el buque. A los cañonazos se acercó el *Cochrane* y el *Huáscar* huyó. Así se salvó el *Matías*.

El *Cochrane* quiso perseguir y persiguió al *Huáscar*, pero éste se le escapó sin ser visto.

¿Por qué pasaba esto? Da vergüenza decirlo. Nuestros buques se retiran a las 5 de la tarde, cinco y hasta ocho millas afuera, temerosos que los torpedos los hagan saltar. Según nuestro almirante y sus oficiales, el Perú tiene torpedos de todas clases y todas invenciones, concurriendo, a más, que ha traido a los inventores mismos, porque el Perú paga todo y paga bien.

El *Huáscar*, sabedor de este risible pánico, se aprovechó de él y burló a nuestros marinos. La *Abtao* nada supo. Estaba 8 o 10 millas afuera".

El Almirante R.P. Rodgers, de la Marina de Estados Unidos y Comandante de la Estación del Pacífico, en su informe desde el Callao de 17 de julio al Secretario de Marina R. W. Thompson, luego de describir en términos generales las reparaciones efectuadas en el Callao y el resultado del segundo combate de Iquique, expresaba, entre otras cosas que el monitor estaba pintado de color gris:

"El asunto fue interesante pues demostró el valor del *Huáscar* con su buena velocidad, sus cañones de grueso calibre y el reducido blanco que presenta al fuego del enemigo. También demostró el coraje y resolución del Capitán Grau, su hábil Comandante; pero al mismo tiempo muestra una enorme falta de habilidad por parte de la tripulación, así como la absoluta necesidad de un cuidadoso entrenamiento para preparar a la gente para la guerra en el mar. Los Comandos peruanos parecen valientes y diligentes, pero sus tripulaciones no me impresionan favorablemente. En los periódicos peruanos se han publicado reseñas bastante exageradas, que serán reproducidas en los Estados Unidos. Hasta ahora no se ha publicado el informe oficial de Grau"[33].

Pero importa tratar los comentarios que le mereciera a Prado conforme aparece en sus cartas al Vicepresidente La Puerta, cuyos textos no se conocía antes del centenario de la Guerra del Pacífico, pero que para esta ocasión fueran divulgados en la *Revista Histórica* de la Academia Nacional de Historia en artículo publicado por el Dr. Félix Denegri Luna, que se ha venido citando en capítulos anteriores.

Así, en carta del 13 de julio[34] en un párrafo "Reservado" Prado escribió la crítica siguiente:

"Si bien por el honor del país, y por no alertar al enemigo tengo que callar y no hacer un escarmiento; no puedo ocultar a usted, que el *Huáscar* no ha hecho lo que debió hacer las dos veces que con tanto acierto lo lancé contra el enemigo. En la madrugada del 10 en la excursión a Iquique ha podido echar a pique con suma facilidad y sin riesgo por lo menos al *Matías Cousiño* y *Abtao*; y también a la *Magallanes*, pero ha habido "cobardía y torpeza" y se ha perdido una bonita oportunidad para debilitar al enemigo.

El mismo comandante Grau me ha dicho esto. Estamos pues lucidos y sin poderlo remediar, porque Grau me ha dicho que no hay como reemplazar con ventaja a los oficiales que tiene".

En esta carta Prado le confía a La Puerta algo que no le puede ocultar, pero tampoco hacer público por sus efectos negativos, cual era dar castigo o pena a Grau por no hacer lo que debió hacer en los dos combates de Iquique.

¿Qué debió hacer el 21 de mayo? Romper el bloqueo de Iquique y destruir a los buques chilenos que lo mantenían. Al hundir el *Huáscar* a la *Esmeralda* y al escapar la *Covadonga* de la persecución de la *Independencia*, el bloqueo fue roto. Que More no tuviera éxito en su tarea, no fue culpa de Grau. Hizo, pues, lo que la tarea encomendada decía.

¿Qué debió hacer el 10 de julio? Presentarse de noche en Iquique, atacar a los buques de la escuadra chilena presentes y destruir uno o más de ellos. El mismo Prado dice que era una operación de audacia. Sucedió, sin embargo, que al entrar a Iquique no encontró buque chileno alguno de los cuatro que mantenían el bloqueo. Salió a buscarlos a mar abierto, para hacer lo que debía hacer según la tarea encomendada. Los detalles de los encuentros se conocen y no es necesario repetirlos.

No era, pues, leal la expresión de Prado respecto de un hombre de la integridad profesional y moral de Grau.

Pero ahí no termina el concepto de Prado sobre el raid del 10 de julio, cuando afirma que Grau pudo echar a pique con suma facilidad y sin riesgos hasta tres buques chilenos: un transporte y dos de guerra, de madera. Desconocimiento total del combate naval nocturno. ¿Y si el primer buque en hacer contacto hubiera sido el blindado *Cochrane*?, ¿cuál habría sido el costo de las consecuencias de un combate?

Pero Prado afirma que esos tres hundimientos no se habían logrado por "cobardía y torpeza", según se lo manifestara el propio Grau. ¿Es posible aceptar que el propio Grau admitiera no haber tenido valor, temple, osadía, acometividad, audacia o temeridad, durante la acción que iniciara contra cuatro buques chilenos? ¿Es posible aceptar que el propio Grau admitiera carecer de habilidad, tacto, tino, durante la acción contra cuatro buques chilenos?

Pero además, Prado manifiesta que esas cualidades no se podían remediar porque Grau le había explicado que no había cómo reemplazar con ventaja a los oficiales que tenía a sus órdenes. ¿Quiere esto decir que la cobardía y torpeza era de los oficiales?

El cuadro siguiente presenta la relación nominal de la Plana Mayor,

Relación nominal de la plana mayor y maquinistas de la dotación del monitor Huáscar *según Listas de Revista del 14 de mayo al 8 de octubre*[1]

DOTACION	Mayo 14	Junio 15	Julio 15	Agos. 15	Set. 15	Oct. 8
A.COMANDANCIA GENERAL						
Cmdte. Gral. 1ra. Div. Naval						
C.de N.°	---	M. Grau	M. Grau	M. Grau	M. Grau	M. Grau
Mayor de Órdenes						
C. de N. Grad.	---	E. Carreño	---	---	---	---
Secretario C. de F. Grad.	---	M. Carbajal	M. Carbajal	M. Carbajal	M. Carbajal	M. Carbajal
Cmdte. de Guarniciones de la						
Div. Naval Sargento mayor	---	---	---	---	J.M. Ugarteche	J.M. Ugarteche
Sub-Total A	---	3	2	2	3	3
B. OFICIALES DE GUERRA						
1er. Comandante C.de N.	M. Grau	---	---	---	---	---
2do. Comandante						
C.de N. Grad.	E. Otoya	E. Otoya	E. Otoya	E. Aguirre	E. Aguirre	E. Aguirre**
3er. Comandante						
C.de F. Grad.	R. Freire	R. Freire	L. López	---	---	---
Teniente 1°	P. Rodríguez	P. Rodríguez**	---	---	---	---
Teniente 1°	D. Ferré	D. Ferré	D. Ferré	D. Ferré	D. Ferré	D. Ferré
Teniente 1° Grad.	---	P. Gárezon	P. Gárezon	P. Gárezon	P. Gárezon	P. Gárezon
Teniente 1° Grad.	M. Rodríguez	M. Rodríguez	M. Rodríguez	M. Rodríguez	M. Rodríguez	M. Rodríguez
Teniente 2°	C. Heros	C. Heros	C. Heros	C. Heros (+)	---	---
Teniente 2°	---	E. Palacios	E. Palacios	E. Palacios	E. Palacios	E. Palacios
Teniente 2° Grad.	G. Santillana	G. Santillana	G. Santillana	G. Santillana	G. Santillana	G. Santillana
Teniente 2° Grad.	F. Diez Canseco	F. Diez Canseco	F. Diez Canseco	F. Diez Canseco	F. Diez Canseco	F. Diez Canseco
Teniente 2° Grad.	J. Velarde (+)	---	---	---	---	---
Alférez de fragata	---	---	R. Herrera**	R. Herrera	R. Herrera	R. Herrera
Aspirante de marina	C.B. Tizón	C.B. Tizón	C.B. Tizón	C.B. Tizón	C.B. Tizón	C.B. Tizón
Aspirante de marina	B.E. Bueno	B.E. Bueno	B.E. Bueno	B.E. Bueno	B.E. Bueno	B.E. Bueno**
Aspirante de marina	---	M. Villar	M. Villar	M. Villar	M. Villar	M. Villar
Aspirante de marina	M. Elías	M. Elías	M. Elías	M. Elías	M. Elías	M. Elías
Aspirante de marina	D.S. Rivera	D.S. Rivera	D.S. Rivera	D.S. Rivera	D.S. Rivera	D.S. Rivera**
Aspirante de marina	F. Sotomayor	F. Sotomayor	F. Sotomayor	F. Sotomayor	F. Sotomayor	F. Sotomayor
Aspirante de marina	G. Villavisencio	G. Villavisencio	G. Villavisencio	G. Villavisencio	G. Villavisencio	G. Villavisencio
Aspirante de marina	---	---	D. Valle Riestra	D. Valle Riestra	D. Valle Riestra	D. Valle Riestra
Cap. Inf. de Ejército						
Guarnición	M. Bustamante	M. Bustamante	M. Bustamante	M. Bustamante	M. Bustamante	M. Bustamante
Cap. Columna Constitución	M. Arellano	M. Arellano	M. Arellano	M. Arellano	M. Arellano	M. Arellano
Sub-Total B	18	19	20	19	18	18
C. OFICIALES MAYORES						
Cirujano mayor Dr.	S. Távara	S. Távara	S. Távara	S. Távara	S. Távara	S. Távara
Cirujano 1ra. Clase Dr.	F.M. Rotalde	F.M. Rotalde	F.M. Rotalde	F.M. Rotalde	F.M. Rotalde	F.M. Rotalde
Contador	J. Alfaro	J. Alfaro	J. Alfaro	J. Alfaro	J. Alfaro	J. Alfaro
Practicante de Medicina	J.I. Canales	J.I. Canales	J.I. Canales	J.I. Canales	J.I. Canales	J.I. Canales
Sub-Total C	4	4	4	4	4	4
D. MAQUINISTAS						
1er. Maquinista	---	---	---	T.J. Wilkins	T.J. Wilkins	T.J. Wilkins
1er. Maquinista	S. MacMahon	S. MacMahon	S. MacMahon	S. MacMahon	S. MacMahon	S. MacMahon
2do. Maquinista	T.W. Hughes	T.W. Hughes	T.W. Hughes	T.W. Hughes	T.W. Hughes	T.W. Hughes
2do. Maquinista	---	J. Donward	J. Donward	J. Donward	---	---
3er. Maquinista	E. Balladares	E. Balladares	E. Balladares	E. Balladares	---	---
3er. Maquinista	---	S. Mac Carley	S. Mac Carley	---	---	---
3er. Maquinista	---	---	---	R. Treneman	R. Treneman	R. Treneman
3er. Maquinista	---	---	---	W. Griffiths	W. Griffiths	---
4to. Maquinista	H. Lewer	H. Lewer	H. Lewer	H. Lewer	H. Lewer	H. Lewer
4to. Maquinista	E. Molina	E. Molina	E. Molina	E. Molina	E. Molina	E. Molina
4to. Maquinista	---	A. MacCallum	A. MacCallum	A. MacCallum	A. MacCallum	A. MacCallum
Ayudante de Máquinas	A. Matheus	A. Matheus	A. Matheus	A. Matheus	A. Matheus	A. Matheus
Calderero	E. Glaspy	E. Glaspy	E. Glaspy	---	---	---
Sub-Total D	7	10	10	11	9	8
Total A - D	29	36	36	36	34	33

(1) Las Listas de Revista en Callao, 14 de mayo y 15 de junio; y en Arica, el 15 de julio y 15 de agosto, firmadas por Grau y Alfaro. Las Listas de Revista en Arica, 15 de setiembre y en la mar, 8 de octubre, firmadas por Carbajal y Alfaro.
(*) Con retención mando monitor.
(**) Elías Aguirre era capitán de corbeta. Los Aspirantes Bruno E. Bueno y Daniel S. Rivera al 8 de octubre, se encontraban, con licencia el primero, y en el *Coquimbo* el segundo. En julio fue desembarcado el Tte.1° Pedro Rodríguez Salazar y destinado a otra colocación; y fue embarcado el alférez de fragata Ricardo Herrera que perteneciera a la *Independencia*.
(+) Jorge Velarde muerto en combate el 21 de mayo 1879, y Carlos de los Heros muerto en combate el 28 de agosto de 1879, ambos después de la fecha de la Lista de Revista respectiva, pero que ya no figuran en el mes siguiente.

en base a las Listas de Revista de mayo a octubre inclusive, aunque esta última antes del combate es solo referencial, para apreciar que tampoco experimentó cambio que pudiera considerarse como significativo, en relación a los meses anteriores.

Conviene recordar, al respecto, lo ya consignado en el Capítulo II: que la dotación nominal de oficiales en cada buque en abril de 1879 respondía, prácticamente, a un pedido expreso de cada comando. Grau, pues, tenía en la dotación los oficiales que él consideraba eficientes, valerosos, entusiastas, etc., lo cual no niega que en los demás buques también los hubiera, como está demostrado por las operaciones que venían realizando, y que los eventos posteriores al 8 de octubre también lo reafirmarían. Más aún, en su *Memoria de 1878*, al referirse Grau al personal de la Escuadra, concretamente sobre sus oficiales, decía: "Por fortuna la Escuadra ha poseído y posee un mayor número de oficiales competentes y de vasta instrucción militar y marinera". No es aceptable entonces, que un año y cuatro meses después dijera que no tenía cómo reemplazar a los pocos oficiales de guerra de la dotación.

La única explicación que cabe aceptar para el comentario en cuestión, es que Grau estimase que ante la presión de los acontecimientos de la guerra y en particular el ritmo de las operaciones que se exigían al *Huáscar*, el cambiar oficiales ya adoctrinados por nuevos, constituía una desventaja por el tiempo que habría de transcurrir hasta su total adoctrinamiento, periodo durante el cual podría afectarse el alistamiento de combate del monitor.

En el párrafo en cuestión, de la carta de Prado hay, evidentemente, una acusación genérica. Lo escribe en el mes de julio, pero las operaciones en los siguientes meses demostrarían que los oficiales a sus órdenes en mayo, ya de Guerra, Mayores, Aspirantes y Maquinistas, fueron prácticamente los mismos que combatirían el 8 de octubre, como se puede comprobar por las *Listas de Revista* que de ellas se han reproducido, nominal y cuantitativamente.

Grau tuvo la oportunidad de hacer notar cualquier falta de cualidad moral y profesional de algunos de ellos en los partes en que daba cuenta a la superioridad del resultado de una operación.

Así, en su informe del 22 de mayo, expresaba:

"Al terminar, cábeme la satisfacción de asegurar a V.E. que todos los individuos de la dotación del *Huáscar*, que me están subordinados (Plana Mayor y Plana Menor) han cumplido con su deber".

En otro informe del 9 de junio, manifestaba:

"La máquina durante la expedición no ha funcionado con regularidad, creo que debido a la falta de competencia de los encargados de dirigirla".

Sin embargo, como se aprecia de las Listas de Revista, retuvo a todos los maquinistas que participaron en la campaña de mayo.

En su informe del 10 de julio, escribió:

"Cábeme la satisfacción de manifestar a US. que durante esta expedición, todas las personas que me están subordinadas (Plana Mayor y Plana Menor) han cumplido con su deber".

¿Frases de cliché? En la guerra no hay lugar para ellas, pues pueden llevar a un rotundo fracaso.

Hay, sin embargo, quienes quieren demostrar injustamente que aquella acusación genérica, respondía a la existencia de maquinistas extranjeros embarcados, considerados como oficiales desde años atrás y, más aún, se les ha hecho también un cuestionamiento genérico por su condición de mercenarios.

¿Qué significaba y significa mercenario? J. Keegan en su magnífica obra *Historia de la Guerra*[35] explica que los mercenarios eran, y son, aquellos que venden servicio militar por dinero, aunque también por incentivos tales como concesiones de tierras, otorgamiento de ciudadanía (que en su momento ofreciera el ejército romano y también la Legión Extranjera francesa), o trato preferente. Los maquinistas de la escuadra peruana estaban en el primer concepto, y eran contratados particularmente en el mercado existente en Inglaterra, aunque también hubo norteamericanos, franceses e italianos.

La base de la existencia del sistema mercenario, explica Keegan, es la compra de servicios militares según se necesiten, y sin que ella sea la única razón. Históricamente, muchos Estados han suplementado sus fuerzas alquilando mercenarios, frecuentemente con un contrato a largo plazo, que resultaba perfectamente satisfactorio a ambas partes, como fuera la primera relación entre franceses y suizos. También es posible comprar servicios en un mercado mercenario bien regulado, al cual los contratados regresan al término de su servicio; ese mercado existió en Cabo Taenerume en el Peloponeso en

el siglo IV A.C., conformado por soldados sin tierra despedidos después de las guerras de las Ciudades-Estado en el siglo anterior, y funcionó a la perfección mientras hubo demanda de militares profesionales en Persia y después en el Oriente helenizado. Alejandro Magno empleó unos 50,000 mercenarios griegos en el año 329, reclutados una buena parte dentro del sistema de mercado. Pero no es necesario remontarse tan lejos en el tiempo. Basta con citar a la Inglaterra de hoy y los Gurka de Nepal (en la guerra de las Malvinas en 1982). En el Callao había un mercado de mercenarios entre la gente de mar, como carpinteros, herreros, marineros, fogoneros, carboneros, etc.

El peligro inherente al recurrir a los mercenarios, dice Keegan, es que los fondos necesarios para apoyarlos pueden agotarse antes de que el contrato expire, o que la guerra dure más tiempo que el esperado, con el mismo resultado, o que si un Estado ha sido tan mísero, complaciente o negligente como para depender exclusivamente de soldados alquilados, los mercenarios alcanzaran a constituirse en poder efectivo en ese Estado. En el caso del Perú hubo negligencia en resolver el problema de los maquinistas y artilleros, los que, por supuesto, no escapaban al igual que los nacionales a la carestía o falta de fondos para atender su paga oportunamente, como más de una vez se ha señalado ocurriera en la paz y ahora en la guerra. Pero jamás alcanzaron un poder efectivo.

En las Ciudades-Estado italianas del siglo XV existió efectivamente el problema de los mercenarios que se consideraron un poder efectivo, al volverse los ciudadanos demasiado comerciantes como para prestar servicios, y demasiado mezquinos como para pagar a una fuerza permanente. En esas circunstancias los mercenarios tienen que enfrentar como una amenaza a sus empleadores en vez de los enemigos, tomando partido en las luchas internas, o atacando o chantajeando por la paga pendiente o extra, y aún pasándose al enemigo. En el peor de los casos, dice Keegan, toman el poder, como los condottieri Pandolfo Malatesta, Ottobuono Terzo y Gabino Fandulo, en Brescia, Cremona y Parma, respectivamente.

Algunas Ciudades-Estado, comprendiendo los peligros de confiar en mercenarios, aunque ello no fuera la razón, escogieron un método alterno para proveer a su defensa: pusieron como condición para conceder la ciudadanía que todos los hombres libres propietarios comprasen armas, se entrenaran para la guerra y prestasen servicios en época de peligro, creando así el sistema de milicia, que no es el caso analizar.

Romero trata el tema de los maquinistas[36] tanto en relación con lo que sucediera en las primeras potencias navales en las décadas previas a la guerra, como lo sucedido en la marina peruana desde que se introdujera el vapor en la Escuadra con la compra del *Rímac* en 1844 y la creación de la Factoría Naval en 1846-47. Como también se ha criticado el contenido de los contratos que firmaban los maquinistas, es apropiado referirse al facsímil del contrato que presenta Romero, utilizado a fines de la década de 1860 por España para contratar los servicios de maquinistas o ingenieros ingleses, y cuyo contenido sirviera para contratar gente de la especialidad para la *América*, *Unión*, *Huáscar* e *Independencia* adquiridos en 1864-1865. Entre las cláusulas está aquella que regula el término de contrato en 1879 que tanto se critica. Por otro lado, la inquietud de formar maquinistas peruanos no se circunscribe a lo planteado por Grau en su *Memoria de 1878*, sino que comienza en 1850 en la Factoría Naval, pero que no se desarrolla con efectividad. Romero comenta que Torrico buscó crear una escuela de artillería naval.

En el lapso que dura la revisión de las Ordenanzas Navales[37], se fueron introduciendo o contemplando en las Actas, los deberes de los maquinistas embarcados, que desde la adquisición del *Rímac* no habían sido reglamentados. En el L.C. N° 745 de 1871 se consignan esas funciones en número de 57, que en cierta forma estarían representando lo que habría venido ocurriendo hasta 1873, y cómo se deseaba ocurriera en el futuro. Se trata también de la situación del personal extranjero contratado, y el proyecto de ley que presenta el Ministro de Guerra y Marina Freire en 1874, para extender los beneficios del montepío a los maquinistas.

López Martínez[38] consigna que siendo Ministro de Guerra y Marina Antonio de la Haza, el Gobierno promulgó el 31 de diciembre de 1878 el decreto supremo por el cual se creaba en la Escuela de Artes y Oficios, una Sección exclusivamente para la formación de personal en el manejo de máquinas a vapor y reparaciones, la misma que constaría de 20 alumnos. Otro decreto supremo con de la Haza como Ministro también, aprobaba el reglamento y programa de la Escuela de Maquinistas. En dos años se debía graduar la primera promoción.

Por otro lado, el 2 de enero de 1878, siendo de la Haza Ministro, se promulgó el decreto supremo por el que en la Escuela de Aprendices de Marineros se creaba una Sección de 25 alumnos con la denominación de Escuela de Condestables, y ese mismo día otro decreto nombraba una Junta de siete jefes presidida por More, para formar el reglamento de voces de mando y manejo de los distintos

sistemas de artillería de la Escuadra, cuyo informe no ha sido habido. El 18 de marzo de 1878 se promulgó el decreto con el reglamento de la Sección y programa de los cursos. Se aprecia que los primeros condestables debían graduarse en 18 meses. A este reglamento contribuyó el capitán de fragata M.M. Carbajal con un estudio sobre los condestables en marinas extranjeras. Fue un intento tardío, pero intento al fin.

López Martínez también se refiere al personal extranjero contratado y entre otras cosas, hace notar el retraso en el pago del maquinista de la *Pilcomayo*, a quien en mayo de 1877 se le adeudaba su sueldo desde agosto 1876, fecha desde la cual sus familiares en Inglaterra no recibían la asignación correspondiente. Comenta también, que entre los tripulantes extranjeros había una desmedida afición alcohólica, pero que afectaba tanto a nacionales como foráneos.

Más aún, el 23 de julio de 1874 se estableció por decreto la Escuela Preparatoria[39], en la que los jóvenes se prepararían para ingresar a las Escuelas Especiales de Marina (oficiales de guerra), de Artillería y de Ingenieros. Se demostraba así la necesidad de tener oficiales calificados en armamento y en ingeniería porque se apreciaba su falta. La preparación tenía una duración de cinco años, por lo que en 1879 recién se tendría la primera promoción que ingresaría a la escuela especial de artillería y de ingeniería, para calificarse en esas disciplinas como oficiales. De no haber mediado la guerra se habría cumplido con el objetivo, condicionado por supuesto a la disponibilidad presupuestal. Con esto se quiere significar que desde 1874 existió el objetivo de tener oficiales de armamento e ingeniería, maquinistas y condestables.

Así pues, cuando se menciona que recién en la *Memoria de Grau* de enero 1878 se hace notar el problema que se encara por la falta de maquinistas y artilleros nacionales, se desconoce las medidas que se acaban de señalar y que pueden leerse con más detalle en los Tomos respectivos. Claro está que no se trata de desmerecer dicha *Memoria*, pues era la primera que históricamente presentaba un Comandante General de Marina y ello por decisión del Ministro de Guerra y Marina contralmirante Antonio de la Haza. Posteriormente en el resto del siglo, no habría otra de los sucesivos Comandantes Generales.

En el Capítulo I, al tratar de las "Acciones de Personal", se da cuenta que el 21 de marzo de 1879, el Comandante General de Marina tramitó ante el Director de Marina un proyecto de decreto sobre reconocimiento de beneficios de montepío, invalidez y retiro para los maquinistas embarcados y en dependencias de Marina,

exponiendo las razones para ello, como se puede apreciar. El 22 de marzo, el Gobierno promulgó el decreto supremo respectivo y el 10 de mayo por el Congreso la ley que les concedía dichos goces. Se elevaba así, la condición de los maquinistas. El descuento del 4% por montepío que era válido solo para oficiales hasta ese momento, comenzó a ser aplicado a los maquinistas a partir de mayo, conforme consta en los Ajustamientos del *Huáscar*, excepto a los ayudantes de maquinistas y caldereros.

En el mismo párrafo se consigna también las cláusulas de los contratos de los Condestables contratados en Inglaterra por Alzamora, por las que se aprecia que el sueldo de los condestables contratados en Londres estaba fijado en soles de plata. Es interesante señalar, cómo del ajustamiento del monitor se puede verificar lo que eso significaba. En efecto, el sueldo del condestable W. Leonard que era de 50 soles al mes, se le reajustaba en un 150% cuando se le pagaba en el Callao, esto es, 75 soles más, lo que hacía un total de 125 soles, resultando un 47% mayor que el sueldo de un teniente 1°. Cuando el sueldo se le pagaba en Arica, el reajuste era de 120% en junio, y de 180% en julio, reflejando así la pérdida en el valor de la moneda. Otro dato que surge de la observación de los ajustamientos, es el que se refiere al sueldo de los oficiales que ostentaban la condición de graduados. Así, por ejemplo, un capitán de navío graduado, gozaba del sueldo de un capitán de fragata, y así sucesivamente en escala descendente.

En el ajustamiento de agosto del monitor, se observa que a pedido del comandante Grau, aprobado por el Ministro Mendiburu, al contador del *Huáscar* don Juan Alfaro, se le aumenta el sueldo a 1,200 soles anuales, esto es, a 100 soles mensuales, en vez de 70 como oficial 2° del Cuerpo Político que se le asignara en la oportunidad de haber sido inicialmente contratado como contador del *Atahualpa*.

Finalmente puede observarse que las Listas de Revista del monitor sí bien estaban fechadas en Callao, Arica o en la mar, los ajustamientos correspondientes se confeccionaban en el Callao con fecha 30 del mes respectivo, con toda puntualidad, lo cual no era sinónimo de la puntualidad en su pago, como se ha visto de las quejas en adeudos de sueldos.

En base a las relaciones contenidas en las Listas de Revista consignadas en el Párrafo (B) del Capítulo II "El alistamiento de la Escuadra continúa", se ha confeccionado un cuadro numérico de los maquinistas embarcados al 14 de mayo, excepto los de la *Unión* cuyos datos son del 15 de abril, que muestra lo que sigue:

BUQUES	Maquinistas de 1ra, 2da, 3ra y 4ta	Ayudantes de Maquinistas	Caldereros	Total
Independencia	6	3	---	9
Huáscar	5	1	1	7
Unión	4	---	---	4
Pilcomayo	5	---	---	5
Atahualpa	6	1	3	10
Manco Cápac	6	2	---	8
Chalaco	5	---	---	5
Talismán	2	---	2	4
Limeña	3	1	---	4
Oroya	4	---	---	4
Total	46	8	6	60
Apellido anglosajón	28	1	1	30
Porcentaje %	61	12	17	50

Fácil es apreciar las cantidades y porcentajes de aquellos que tenían apellido anglosajón, siendo el resto de apellidos italiano e hispano, predominando estos últimos, pero sin que se pueda identificar cuantos eran peruanos y cuantos extranjeros.

En el párrafo sobre "Aspectos Logísticos" se presenta un cuadro resumen de la *Memoria de Marina* a julio 1878, y en él se aprecia la distribución de maquinistas, y comparando con los de mayo de 1879, se tiene:

MAQUINISTAS	Julio 1878	Mayo 1879
Maquinistas de 1ra, 2da, 3ra y 4ta y Ayudantes y Caldereros embarcados	30	60

Como se puede apreciar, en el lapso transcurrido su número aumentó en un 100%. Pero como el tema de análisis es el *Huáscar* y la nota de Prado era del mes de julio, es pertinente referirse al número de maquinistas, fogoneros y carboneros entre los meses de mayo a julio inclusive, y a este efecto se presenta el cuadro que sigue:

MAQUINISTAS	Mayo	Junio	Julio
Maquinistas de 1ra, 2da, 3ra y 4ta	5	8	8
Ayudantes de Maquinistas	1	1	1
Caldereros	1	1	1
Sub-Total	7	10	10
Apellido anglosajón	4	7	7

Viene	4	7	7
Cabo de Fogoneros	4	6	6
Fogoneros	13	16	14
Carboneros	9	9	8
Sub-Total	26	31	28
Apellido anglosajón	10	17	16
TOTAL	33	41	38
Apellido anglosajón	14	24	23
Porcentaje %	42	59	61

El resto eran de apellido hispano y otros, sin que se pueda identificar quiénes eran peruanos o extranjeros.

Que hubo maquinistas alcohólicos es innegable, pero su número era insignificante como se ha verificado al revisar los archivos de marina. Sin embargo, sí eran más frecuentes los casos entre fogoneros y carboneros.

Así, pues, no puede atribuirse a los maquinistas la acusación genérica de Prado que se ha comentado. Cuando llegue la oportunidad se analizará lo ocurrido el 8 de octubre.

Se han hecho críticas acerbas contra los maquinistas extranjeros. Una de ellas sobre su descontento por los sueldos adeudados. Al respecto, Grau remitió al Comandante General de Marina tres oficios el 14, 18 y 30 de junio[40], reclamando el pago de sueldos de los maquinistas e individuos de tripulación del *Huáscar* en número de 18, que habían pertenecido a la *Independencia*. "Son acreedores al Estado, decía Grau, desde el mes de marzo". Su situación la calificaba de lamentable, pues esos individuos, en el siniestro de la fragata, perdieron sus equipajes y no tenían dinero para reponerlo. La relación corre en el Capítulo II, párrafo D(2) "A prepararse para una nueva campaña en el Sur".

En el tercer oficio, pocos días antes de zarpar para el Sur, Grau insistió en su pedido y expresaba:

> "Estos individuos perdieron en el deplorable fracaso de aquel buque (la fragata), toda su ropa y los demás artículos de su equipaje, y no han podido hasta hoy reponerlos, por carecer de los recursos necesarios. Esto, si se tiene en cuenta que son acreedores por varios sueldos, y los "buenos servicios" que actualmente prestan en el buque, obligan suficientemente al Estado para atenderlos de preferencia en el pago de lo que se les adeuda, tanto más cuanto que en vísperas de salir como está este buque, les es absolutamente indispensable atender a sus necesidades, proveyéndose de los artículos de uso personal de que han menester, por la naturaleza del servicio que van a desempeñar".

Adelantando el tratamiento del tema de adeudos de sueldos y otros, Grau planteaba el caso al Comandante General de las Baterías de Arica, contralmirante Lizardo Montero, con oficios de fechas 21 de agosto, 11 y 13 de setiembre[41]. En el primero, se refería a los individuos que el 15 de julio le fueran remitidos de tierra y que habían pertenecido a la dotación de la *Independencia*. Todos se hallaban insolutos de sus haberes en varios meses, y tenían urgencia de proveerse de algunos artículos de primera necesidad.

En los dos últimos, Grau solicitó que se abone los sueldos de los miembros de la guarnición insolutos desde mayo, junio, julio y agosto, así como que se les suministre las prendas de vestuario pendientes de entrega desde hacía siete meses, cuando se embarcaron.

Este es el caso del *Huáscar*, pero el tema de sueldos atrasados era un problema permanente conforme se ha ido mencionando, no solo para los extranjeros contratados, sino también para los tripulantes nacionales en los buques de la Escuadra y dependencias de tierra.

Tampoco Grau en documento alguno durante la guerra, admitió un comportamiento antipatriótico de los maquinistas y demás extranjeros embarcados. Claro está, que él y todos los comandos hubieran preferido tener maquinistas y artilleros nacionales, pero en 1879 no era posible por las causas que se han explicado.

Por otro lado, Grau en documento alguno pide el cambio o aplica amonestación alguna a uno o varios maquinistas, por haber incurrido en descuido o inconducta tan grave como alterar la orden de movimiento de la máquina.

En párrafos anteriores se ha descrito la situación de los artilleros del *Huáscar*. Considerando ahora solo el lapso de mayo a julio inclusive, se presenta el cuadro que sigue:

ARTILLEROS	Mayo	Junio	Julio
1er. Condestable	1	1	1
Artilleros de Preferencia contratados	---	---	25
Artilleros de Preferencia	11	17	15
Artilleros Ordinarios	8	6	6
TOTAL	20	24	47
Apellido anglosajón	7	7	23
Porcentaje %	35	29	50

Los demás eran de apellido griego, hispano, francés, alemán, noruego, pero en lo que atañe a los 25 que aparecen en julio, el 68% era de apellido anglosajón.

Con los resúmenes cuantitativos de maquinistas, fogoneros, carboneros y artilleros del *Huáscar* en el periodo mayo a julio inclusive, se ha conformado el cuadro que sigue:

TRIPULACIÓN	Mayo	Junio	Julio
Maquinistas	7	10	10
Fogoneros y carboneros	26	31	28
Artilleros	20	24	47
TOTAL	53	65	85
Apellido anglosajón	20	27	42
Porcentaje %	38	42	49

Haciendo una comparación con el total de personal del monitor, se tiene el cuadro que sigue:

DOTACIÓN	Mayo	Junio	Julio
Dotación total	190	211	215
Apellido anglosajón	20	27	42
Porcentaje %	11	13	20

Además, como se ha explicado, había italianos, griegos, alemanes, dinamarqueses, franceses y por supuesto peruanos, pero sin poder precisar cuantos eran exactamente. Una cosa es cierta, para conducir esa amalgama de personas, se requería de dotes especiales de conducción de hombres, que Grau reunía, y por eso, a pesar de sus defectos que debe haber tenido, logró hacer del *Huáscar* la pesadilla más grande que tuviera Chile en la campaña marítima, y mal se puede aceptar el calificativo de cobardía y torpeza aplicado a los oficiales y tripulantes del monitor.

Se dice en cuanto a la dotación del buque, "la situación no era óptima porque la demostrada incompetencia y cobardía de algunos de sus oficiales maquinistas, más cuidadosos de sus vidas que del cumplimiento del deber, hacía de estos mercenarios, "muchas veces borrachos" para encorajinarse, incumplir órdenes, haciendo que la máquina no respondiese a los requerimientos de su comandante y de sus oficiales de guerra. Razón había de quejarse de ellos".

Pues bien, nada de esto ocurrió en el *Huáscar*. No hay una sola queja escrita (ordinaria o reservada) de Grau, ni de los oficiales

sobrevivientes al 8 de octubre, ni de los periodistas embarcados, que convalide tremenda acusación, solo para defender la sentenciosa frase de Prado de que el *Huáscar* en el combate del 10 de julio actuó con 'cobardía y torpeza". Un buque no actúa con cobardía ni torpeza. Son los hombres que lo tripulan, y en este caso específico su comandante Grau, conductor de esos hombres injustamente calificados. En lugar de regresar a Arica, luego de comprobar que no había buques chilenos fondeados en Iquique, Grau salió a buscarlos para enfrentarlos, y no como Prado lo expresó, que es "a su regreso que encuentra uno a uno a los buques enemigos".

Nótese que se está hablando de una carta de Prado escrita el 13 de julio. Sin embargo, se exhibe como evidencia el relato del 3er. Maquinista de la *Unión*, Pedro Luis Storace, que en su *Diario*[42] consigna: "El 13 de julio de 1879 casi todos los fogoneros se habían emborrachado y también mi engrasador Macoklen, hombre de edad y débil, que mientras aceitaba la cabeza de la biela fue atrapado por ésta dejándolo muerto al instante". De este hecho aislado en la *Unión*, se corre traslado a los maquinistas del *Huáscar* que combatieron el 21 de mayo y el 10 de julio, los mismos en ambos casos, y cuyo cambio jamás solicitase Grau. Se aplica la falacia del método de generalizar a todo un conjunto de personas los errores o defectos de unos pocos.

La otra evidencia a que se acude, es una entrevista que un periodista chileno hace a varios de los tripulantes sobrevivientes del monitor, presos en Chile, y consigna la respuesta de uno de ellos quien al hablar de los extranjeros embarcados dice, entre otras cosas: "Mientras la posibilidad de triunfar o en simples escaramuzas están muy contentos; pero cuando la cosa es de veras, ¡Dios me libre! Todos beben más de lo necesario y entonces hacen las cosas al revés, como sucedió en más de una ocasión con la máquina del *Huáscar*, que mandándose adelante retrocedía (daba marcha atrás)". Esta única versión ha sido tomada como evidencia contundente de que los maquinistas del *Huáscar* "muchas veces borrachos para encorajinarse, incumplir órdenes haciendo que la máquina del *Huáscar* no respondiese a los requerimientos de su comandante y de sus oficiales de guerra. Razón había de quejarse de ellos". La pregunta es: Aparte de esta versión periodística chilena, nuevamente hay que preguntar ¿en qué documento oficial (ordinario o reservado) de Grau y oficiales peruanos y periodistas peruanos embarcados hay la más leve insinuación de que eso fuera cierto? No existe. Pero sí es interesante consignar la fuente en donde aparece tal versión chilena.

Pues nada menos que en el *Boletín de la Guerra del Pacífico 1879*[43], editado en Chile, cuyo objetivo era nada menos que la acción sicológica.

También se dice que "faltaban igualmente artilleros, cuya inexperiencia había quedado demostrada el 21 de mayo", y que más tarde "el transporte chileno *Matías Cousiño* no pudo ser hundido por la inexperiencia de los artilleros del *Huáscar*". Sobre este tema no se insistirá más, pues se le ha tratado en el Capítulo II, y ahora en páginas anteriores, al analizar las causas de la ineficiencia, no solo de los artilleros sino de todo el conjunto que conformaba el sistema de armamento del buque.

La defensa de Prado no puede enlodar injustamente a una parte importante de la dotación del monitor, que si bien no era la óptima deseable, permitió a su comandante llevar su imagen a los confines del mundo en el más alto grado de heroísmo.

2.3. PROLEGÓMENOS DEL VIAJE DE LA UNIÓN *AL SUR*

Conforme se ha reseñado en el párrafo B(3) del Capítulo II, al regresar la corbeta al Callao después de haber tomado parte en el combate de Chipana, fue sometida a una reparación de su planta de ingeniería, en particular de las calderas. En la primera quincena de julio debería quedar terminado el trabajo y realizadas las pruebas antes de que saliera para Arica, ensayos que el Vicepresidente La Puerta había manifestado interés en presenciar.

En el ínterin, se la había provisto de carbón, artículos navales, y realizado ejercicios doctrinales y a pedido del Comandante General de la 2da. División Naval, capitán de navío Aurelio García y García, previa opinión con reservas de la Comandancia General, se le cambió los dos cañones Parrott de a 100 libras (6 ½") que se le había instalado en las amuras, por otros dos Armstrong de a 70 libras, conservando además su artillería original Voruz de a 68 libras en número de 12, conforme se ha comentado en el Capítulo II.

La prueba de la planta de ingeniería, en efecto, se realizó el viernes 11 de julio bajo la supervisión del Inspector de Máquinas Samuel Cock. Según anota *El Comercio*, el Vice-Presidente La Puerta y el Ministro Mendiburu y otras autoridades locales a 11 a.m. del 11 de julio, asistieron a las pruebas de máquinas hasta Chorrillos con resultados satisfactorios. "Maniobra nuestra corbeta, decía el diario, con harta felicidad y ha ganado mucho en su andar"[44].



Capitán de Navío Nicolás Portal, comandante de la corbeta *Unión* en el Combate de Chipana el 12 de abril y en la Campaña Naval de 1879. Procede aclarar que en el Volumen 1, págs. 360 y 432, la fotografía de Portal no se reprodujo por inubicable. Una paciente labor de búsqueda dio resultado, subsanando tal omisión.
(Reproducida del Archivo Histórico de Marina).

Resumiendo el informe de Cock, se aprecia que al encender las calderas encontró que algunas hornillas presentaban goteo insignificante. Habiendo alcanzado las calderas una presión de vapor de 16 libras, se puso en funcionamiento la máquina iniciando un recorrido de prueba hasta Ancón, lapso durante el cual la presión subió hasta 22 libras. En Ancón permaneció fondeada desde las 2.30 p.m. hasta las 4.15 p.m. en que inició el viaje de regreso al Callao, arribando a las 6.40 p.m., después de un viaje feliz según Cock, con presión de 22 libras, vacío de 26 pulgadas y 72 r.p.m. En el trayecto, la corbeta se detuvo varias veces para hacer ejercicios de fuego, por un lapso de más de una hora.

Respecto al goteo en tres de las hornillas, Cock estimaba que con el respectivo calafateo, que no era de magnitud, el buque quedaba expedito para salir cuando lo ordenase el Supremo Gobierno. Las válvulas de seguridad, agregaba, estaban reguladas para 22 libras, pero en su opinión podían regularse hasta 25, que era la máxima que las calderas podían resistir. Recomendaba que solo recurriera a ello en caso dado, y que en viajes ordinarios no se debía exceder de 10 mph. "porque no solo sufre el buque sino la máquina forzando su andar".

Interesante este informe porque revela cómo a largo de los años transcurridos desde su adquisición en 1864, con una prueba inicial de velocidad de 14.3 mph. ahora ese límite se había reducido. Igualmente, en los Tomos VIII y IX se puede comparar cómo la presión de trabajo de las calderas, estaba reducida. Por otro lado, no hay mayores datos sobre el detalle de los ejercicios, pero es oportuno dejar anotado que una hora de ejercicios a fuego real después de casi tres meses de inactividad, eran insuficientes para alcanzar una condición de combate óptima, aunque el 9 de julio salió fuera de la rada del Callao, para practicar un ejercicio de tiro.

Todo indica que después de la expedición al Sur de la corbeta junto con el *Huáscar*, debe de haber resurgido el problema de la munición Voruz, que habría motivado un oficio del Comandante General de la 2da. División Naval, Aurelio García y García, al Ministro de Guerra y Marina, quien a su vez corrió traslado el 30 de julio al Comandante General de Marina.

Como se recordará, tanto en 1866 como en abril de 1879, la *Unión* experimentó problemas con dicha munición por explosión prematura. En el Tomo IX, Volumen 3, este tema se ha tratado ampliamente. De la respuesta de Antonio de la Haza el 31 de julio al Ministro Mendiburu[45], se presenta la síntesis siguiente:

1. Cuando la *Unión* llegó de Francia no trajo "balas sólidas". Las que había tenido hasta el momento para su servicio fueron fundidas como "muestra" en la Factoría Naval de Bellavista.
2. Las "bombas" que tenía eran las mismas que trajeran de Francia las dos corbetas y era probable que el defecto en ese momento era de fundición, o por mala colocación de las espoletas de percusión.
3. En los tres meses que la corbeta permaneciera en el Callao en reparaciones, y habida cuenta que desde dos meses antes de su zarpe el 13 de julio, tuvo a su bordo todas las municiones, bien se pudo realizar las modificaciones que su comandante creía, en particular si habían resurgido durante el combate de Chipana en abril.
4. La Comandancia General, apenas tuvo conocimiento sobre el asunto de las "balas sólidas", urgió su fabricación a la Factoría Naval la que a pesar de los esfuerzos realizados solo pudo fabricar 65, algunas con ojiva acerada, que serían enviadas a la corbeta en el *Oroya*.
5. Los "proyectiles huecos" no se podían remitir como se deseaba, porque "hay que recogerlos entre los escombros del Arsenal, limpiarlos y prepararlos convenientemente". Esto último no era prudente hacerlo en el Arsenal, por ser necesario emplear sustancias inflamables; pero se podía hacer fuera del área urbana. Sin embargo, para cumplir con los deseos del Presidente Prado, la Comandancia General haría todo lo posible para enviarlos en el *Chalaco*.
6. El Comandante General de Marina lamentaba la pérdida de tiempo que este asunto ocasionaba al Ministro de Guerra y Marina, y su distracción de temas más graves e importantes, asegurando que todo quedaría resuelto.

A este oficio, el Comandante General, probablemente por otra alusión a los cañones de a 100 en la corbeta, agregaba:

> "El defecto que hace presente el citado jefe, de descargar los cañones Parrot sobre pequeño espacio en las sobremuñoneras, desaparece al recordar que toda esta artillería está montada en el mismo orden y que los cañones de a 100 a que se refiere el mismo jefe son los que tuvo para su servicio la corbeta de guerra norteamericana *Wateree*, perdida en Arica el 13 de agosto de 1868, circunstancia que prueba suficientemente que esa artillería ha estado debidamente montada".

El 1° de agosto el Ministro ordenaba se transcribiera al Director Supremo de la Guerra el oficio del Comandante General.

2.3.1. Zarpe de la Unión *al Sur*[46]

Cumplidas las pruebas citadas, y después de culminar sus requerimientos logísticos, la corbeta zarpó el 14 (sic) de julio a las 5 a.m. con destino a Arica, en cumplimiento de las órdenes impartidas por el Ministro Mendiburu. Las instrucciones fueron redactadas por el Comandante General de Marina, contralmirante Antonio A. de la Haza, en conformidad con aquellas del Ministro, con fecha 12 de julio para el capitán de navío, Comandante General de la 2da. División Naval, y decían como sigue:

> "Por disposición del Señor General Ministro del Ramo, después de recibir a su bordo la corbeta de guerra *Unión* cincuenta carabinas de Evans y cinco mil tiros para su servicio, zarpará de este puerto directamente al de Arica, en donde se pondrá a disposición de S.E. el Presidente Director de la Guerra.
>
> Esta Comandancia General espera que durante el viaje se observen las mayores precauciones para evitar el ser sorprendido por los buques enemigos, con cuyo fin dictará US. las medidas más eficaces.
>
> A la conocida actividad y patriotismo de US. se confía el mejor éxito de la comisión que va a desempeñar, creyendo demás prevenirle las medidas que debe adoptar en el inesperado caso de ser atacado por uno o más buques enemigos, en el cual creo demás recordarle que debe preferir perder el buque o perecer con honra que ser apresado".

Es apropiado resaltar lo consignado en la última frase, pues de todas las instrucciones que se han revisado para todos los buques de la escuadra, ésta es la única en que figura tal invocación.

Es oportuno recordar una carta del 17 de julio de Prado a La Puerta, en la cual le decía parecerle muy buena práctica la establecida, de guardar la mayor reserva en la salida de los buques del Callao, "pues solo así se podrá conservar el secreto necesario pues de lo contrario, desde que se trasluzca de algún modo allí, lo sé yo luego, y es posible que llegue a saberlo también el enemigo".

Respecto a la fecha del zarpe, ella fue el 13 de julio, como indica Storace en su *Diario*, pues de otra forma no podría haber arribado a Arica el 16, estando de por medio una estadía de varias horas en Paracas y una recalada breve en Mollendo. Tampoco podría haber zarpado de Paracas otra vez el 14.

Condujo como pasajeros destinados a las baterías de Arica a los siguientes oficiales:

- Sargento mayor M.E. del Río
- Teniente 1° graduado Eduardo Hidalgo
- Alférez de fragata Mariano La Torre Roncal
- Aspirante Florentino Flores

Estuvieron faltos al embarque el Teniente 1° graduado Melchor Ulloa y el Teniente 2° graduado Arístides de la Haza.

Además, condujo una serie de artículos navales como sigue:

- Monitor *Huáscar*
  Zapatos y vestuario de verano
  Repuestos y piezas para la ametralladora
  225 tiros a bala para ametralladora
- Cañonera *Pilcomayo*
  2,000 tiros a bala para ametralladora
  10 rifles Remington con bayoneta
- Puerto de Arica
  Piezas de vestuario: camisas, calzoncillos, corbatines y fornituras, a razón de 1,000 de cada una
  50 carabinas Evans
  5,000 tiros a bala para carabina Evans.

Sobre el viaje no se ha encontrado parte oficial alguno, y por lo tanto, es oportuno recurrir a la nota periodística del corresponsal embarcado por *El Comercio*, don José Rodolfo del Campo[47].

Así, reseñó que a poco de barajar el cabezo de la isla de San Lorenzo, se produjo una desgracia que obligó a parar la máquina. Un fogonero, que se ocupaba en aceitarla, cayó entre las manivelas del cigüeñal, causándole instantánea muerte. Subido el cadáver a cubierta, comentaba del Campo, se le depositó en un bote para ser sepultado en la primera caleta a que el buque recalara, lo cual se llevó a cabo a las 6 p.m. del mismo día en la bahía de Paracas. A las 4 a.m. del 14 de julio, continuó el viaje recalando a las 7 p.m.(del 15) en Mollendo por breves minutos para obtener información sobre la situación en Arica, confirmándosele que allí se encontraban el *Huáscar* y la *Pilcomayo*. El miércoles 16 a las 12 del día fondeó en Arica, hecho que fue confirmado por Prado en carta a La Puerta[48]. Comentaba del Campo que todo el puerto estaba embanderado por ser el aniversario de Bolivia. En Tacna se encontraba Prado en un almuerzo con Daza.

El accidente que causara la muerte lo comentó también como ya se ha visto, el 3er. maquinista de la corbeta, P.L. Storace[49]:

> "Día poco feliz, pues se pasó triste y melancólico a causa del siguiente suceso: relevé mi guardia a las 3.45 a.m. (domingo 13) poco después de haber dejado el Callao; como esa noche casi todos los fogoneros se habían emborrachado y también mi engrasador Macoklen, hombre de edad y débil, mientras aceitaba la cabeza de biela (caballo) fue atrapado por ésta en el estómago y arrojado contra el cilindro donde la biela lo prensó, dejándole muerto al instante". (Según nota de J.J. Elías, en la obra citada, el fogonero se llamaba James MacLonghling).

Antes de salir de viaje al Sur, se atendieron dos requerimientos importantes en materia de vestuario[50]. Así, el 2 de julio el Comandante General de Marina elevó al Director de Marina el oficio del Comandante General de la 2da. División Naval, capitán de navío don Aurelio García y García, quien adjuntó a su vez el que recibiera del comandante de la *Unión*, pidiendo autorización para admitir en calidad de donación 300 pares de zapatos para la corbeta, ofrecidos por el Presidente de la Comisión de Donativos en Especies para la guerra, Monseñor José A. Roca y Boloña. Hechos los trámites y consultas del caso, el 10 el Ministro Mendiburu aceptó la donación, agradeciendo la misma al Presidente.

El 10 de julio, por otro lado, el Comandante General de Marina informó al Ministro de Guerra y Marina que los esfuerzos para conseguir vestuario para la marinería de la Escuadra no se habían materializado en propuestas aceptables, pues las recibidas correspondían a artículos de baja calidad, o de un precio elevado, pero que el comandante don A. García y García había obtenido una propuesta de don Theodoro Harth por 236 calzoncillos, 452 camisetas y 196 blusas por el monto de 2,621.05 soles, con un descuento del 6% de pagarse al contado. Se pedía la resolución de autorización correspondiente, pero debiéndose considerar que como la tripulación del *Huáscar* también carecía de vestuario y de adjudicarse a Harth el suministro, el vestuario debía distribuirse entre ambos. No hay información sobre la decisión, pero como se recordará al tratar de los prolegómenos de la salida del monitor, el vestuario fue adjudicado a un tal Colonna.

2.4. OTRAS ACTIVIDADES NAVALES

El 10 de julio, el *Talismán* arribó al Callao procedente de Panamá con armas y pertrechos, previas escalas en Supe y Huacho para verificar información sobre la situación en aquel puerto. En el Callao se le practicaron algunos trabajos en máquinas y calderas, de los cuales dio cuenta el Comandante General de Marina al Ministro con fecha 24 de julio, quedando listo para cualquier comisión a partir del 23.

Luego cumplió con una corta comisión al Norte, de la cual regresó el 27 de julio a las 2.50 p.m., procedente de Salaverry, empleando 26.7 horas, esto es, un promedio de 10 mph, funcionando la máquina con toda regularidad[51].

De Salaverry condujo el pasaje siguiente:

- Columna de Voluntarios de Loreto y de Amazonas, así:
  - Loreto

Comandante M. del Castillo
2 jefes, 21 oficiales, capellán, 102 individuos de tropa
- Amazonas
2do. jefe F. Hernández
1 jefe, 24 oficiales, 102 individuos de tropa
- Pasajeros
Ex-Comisario de Iquitos F. Hernández N.
Capitán graduado J. Bautista Bazo

A partir del 25 de agosto, después de regresar de la comisión en que escoltara el convoy *Manco Cápac/Oroya* hasta Arica, el *Talismán* permaneció en el Callao preparándose para una próxima comisión, según informaba el 11 de setiembre al Ministro el Comandante General de Marina. En ese lapso, el transporte recibió 400 rifles y 12,000 tiros para llevar a los Guardias Nacionales de Trujillo y Lambayeque. El 5 de setiembre recibió 400 rifles Chassepot y 40,000 tiros para Salaverry, pero el 10 ordenó el Ministro que se desembarque el primer lote de armas menores y se deposite en el Arsenal hasta nueva orden.

El *Limeña* llegó del Norte al Callao el 15 de julio a las 7 p.m., luego de cumplir estrictamente con sus instrucciones, conduciendo como pasajero a un súbdito inglés John Penn, "que ha inventado un nuevo sistema para la carga de rifle Minnié, pidiendo una entrevista con el Gobierno". El transporte conducía también tropa y caballada, que fue desembarcada a la llegada.

El comandante informó de un desgraciado accidente ocurrido en Casma a las 6 p.m. del 13, a raíz de haber volcado la embarcación que conducía al teniente 2° Cristóbal A. Lastres y al practicante de medicina don Juan P. Celis, de resultas del cual ambos perdieron la vida al ahogarse. La Comandancia General de Marina dispuso se tomara un inventario de las pertenencias de ambos, elevando el informe del caso. Para Prado el *Limeña*, a lo sumo solo debía llegar hasta Mollendo en cualquier comisión, pero de ningún modo debía pasar más al Sur por el peligro que correría[52].

El *Chalaco*, durante su estadía en el Sur, desempeñó una serie de comisiones por órdenes expresas del Director Supremo de la Guerra. Así, el 13 de julio en la madrugada zarpó para Pisagua por segunda vez, llevando armamento, víveres, forrajes y otros artículos para el ejército allí acantonado. En el Sur no solo había cumplido con las dos comisiones a Pisagua, sino también otras para aprovisionar de víveres a las tropas de guarnición en Camarones, Vítor y Sama. Prado pensaba enviarlo de regreso al Callao, pero cuando lo relevase el

Oroya. Sin embargo, al regresar a Arica el 14, Villavisencio le informó de la voladura de un parche colocado en una de las calderas, por lo cual Prado decidió que procediera al Callao, visto que la maestranza del ferrocarril de Tacna no tenía capacidad para darle la atención debida. Estimó, en todo caso, que la reparación habría de tomar unos seis días. Sin embargo, Prado escribió el 15 de julio a La Puerta, para que disponga que no vinieran buques que "no estén completamente expeditos desde que en Arica no hay como atender reparaciones navales, prefiero, dice, que se retarden un poco más con tal que vengan en buenas condiciones de servicio".

Antes de despacharlo al Callao, Prado ordenó que entregue sus cañones Parrot de a 60 a las baterías del Morro. Como sus cureñas fuesen de madera e inútiles para servicio en tierra, Prado pidió a La Puerta enviar lo más pronto posible las de fierro, más las bombas que quedaron olvidadas en el Callao[53].

En cumplimiento de las órdenes del Director Supremo de la Guerra, el *Chalaco* zarpó de Arica el 16 para Callao en donde fondeó el viernes 18 de julio a 11.30 a.m., después de 53 horas de navegación, con escala en Sama. Al salir de Arica, la *Pilcomayo* había zarpado para el Sur. En su parte del 18 de julio al Mayor de Órdenes del Departamento, Villavisencio informó que un antiguo parche en las hornillas mostraba rajaduras, produciendo escape de agua. Por esta razón y además por necesitar de reparación un cilindro de la máquina, trabajo en suspenso desde el viaje anterior, así como ensanchar algunos tubos de calderas, es que el Director de la Guerra le ordenó regresar al Callao para que se hicieran las reparaciones necesarias a la brevedad posible, así como que se le montaran nuevos cañones en reemplazo de los que dejara en Arica. Informó también, que el Comandante General de la 1ra. División Naval, Grau, ordenó el transbordo a la *Pilcomayo* de 10 individuos de su guarnición con su respectivo armamento, así como la entrega a la cañonera y al *Huáscar*, de 44 toneladas de carbón en panes que tenía a su bordo. El Mayor de Órdenes del Departamento, al elevar el parte de Villavisencio al Comandante General de Marina, informó que una vez fondeado envió al Inspector de Máquinas don Samuel Cock, para que determinase la naturaleza de las fallas, quien luego de inspeccionar la instalación, informó que requería de algunas reparaciones, pero que no serían inconveniente para que saliera de viaje si fuera el caso.

La reparación consistía en cambiar los parches de las hornillas colocados hacía unos cuatro años; expandir los extremos de los tubos de la caja de combustión y ponerles arandelas; colocar un

parche en el cilindro de baja presión de proa, para impedir que el vapor pasara al condensador destruyendo el vacío, más otras obras menores. Para ejecutar el trabajo requería de seis caldereros con sus ayudantes y cuatro mecánicos para ayudar a los maquinistas del buque.

El mismo 18, el Comandante General de Marina ordenó a la Factoría Naval atender este requerimiento y el 19 informó al Ministro de Guerra y Marina, resaltando que las reparaciones no requerían de gastos de importancia ni de contratistas privados que exigieran fuertes sumas de dinero, en alusión al caso de la *Unión*. Además, se le estaba suministrando carbón, repuestos y 8,000 raciones de transporte para dejarlo expedito lo más pronto posible. Finalmente, incluía el Estado General del buque que indicaba su pie de fuerza. Sobre este tipo de documento cabe destacar que, con excepción de uno del 31 de julio del *Huáscar*, que ya se ha mencionado en el Capítulo II, no se ha ubicado aquellos de los demás buques de la Escuadra.

Entre la relación de los artículos que llevase el *Chalaco* en su viaje al Sur en los primeros días de julio para ser desembarcados en Arica y Pisagua, se nota una lancha a vapor con su caldero, la conocida *Harris*, y 14 torpedos peruanos con sus útiles[54].

Según una comunicación del 17 de julio del Secretario de la Dirección Suprema de la Guerra, Álvarez, la *Pilcomayo* había salido al Sur el 15 de julio a medio día, para hacer una excursión hasta Cobija en busca de transportes enemigos. Los blindados chilenos estaban en ese día (15) separados: uno en Iquique, y otro se reputaba en Antofagasta, donde había estado anteriormente; así es que esa excursión presentaba alguna seguridad para aquella cañonera. Hoy, decía Álvarez, la creemos completamente segura en su expedición, porque el otro blindado que era el *Blanco*, apareció ayer en Iquique. La realidad fue, sin embargo, que la *Pilcomayo*, en su excursión hasta Cobija fue avistada por el *Cochrane* entre Tocopilla y Cobija, en ruta hacia Antofagasta acompañado por el *Matías Cousiño*, luego de ser relevados por el *Blanco* y el *Límari*. En Antofagasta se encontraban los transportes *La Mar* e *Itata* más la *Chacabuco*, que Williams dejase para apoyar a los fuertes. Todo indica que el *Cousiño* siguió a Valparaíso. El *Cochrane* persiguió a la *Pilcomayo* entre el 17/18 de julio, sin alcanzarla, y llegó a Antofagasta el 19, casi sin carbón. No hay más información sobre esta incursión de la cañonera, excepto que en una carta de Prado a La Puerta del 23 de julio, le escribe que el 22 ya estaba de regreso en Arica. Luego fue enviada a Pacocha en comisión y a su regreso el 26, Prado le ordenó que viaje al Callao. Durante su estadía en el Sur, la *Pilcomayo* fue perseguida dos veces,

sin éxito, por ambos blindados respectivamente. Ni Prado en sus cartas, ni Álvarez en sus comunicaciones al Ministro de Guerra y Marina, comentan esta última persecución de la cañonera.

Esta circunstancia y la llegada de la *Unión* el día 16, escribía Álvarez, hicieron concebir la excursión de la corbeta y el monitor, pero sin más comentarios sobre esa comisión[55].

El 22 de julio se envió la cañonera a Pacocha llevando armamento y útiles para telégrafo, de donde embarcó y condujo a 140 moqueguanos voluntarios para las baterías de Arica. El 23 procedió a Pisagua llevando al Presidente Daza quien inspeccionó sus tropas y regresó en la mañana del 24. Por otro lado, Prado había ordenado que se dirigiera al Callao en la noche del 26 al mando de Otoya, para reparar un pequeño parche y reponer la parte de su dotación de fogoneros, carboneros y tripulación destacados al capturado *Rímac*. Reparada que fuera la cañonera, se dirigiría a Panamá, y a su regreso al Callao se procedería a los cambios de comando como sigue: Otoya entregaría el mando de la cañonera nuevamente a Ferreyros; Otoya asumiría el mando del transporte *Limeña*, cuyo comandante J. Raygada tomaría el del capturado *Rímac*. No tardó Prado en darle empleo al transporte y así en cartas a La Puerta del 29 y 30 de julio, le comunicaba que el 28 lo había enviado a Mollendo para traer el batallón Iraola, regresando en la noche del 29 con dicho batallón, fuerte de 330 plazas[56].

Lo interesante está en que todos los desplazamientos en el Sur del *Chalaco*, *Pilcomayo* y *Huáscar*, *Unión* y monitor en su momento, se llevaron a cabo a pesar de la presencia de la escuadra enemiga. Luego a partir del 16 de julio el blindado *Cochrane*, como se ha visto en páginas anteriores, se desplazó con el *Matías Cousiño* a Antofagasta, quedando en Iquique el *Blanco*, *Magallanes*, *Abtao* y dos transportes. Como se verá en las páginas siguientes, en este 16 el blindado descargó un feroz bombardeo contra Iquique. No cabe duda que todo ello venía a desdibujar la imagen del sagaz Williams, lo que culminaría poco después con su alejamiento.

El 29 de julio el Comandante General de Marina informó al Director de Marina[57], que en esta fecha a las 4 p.m. había fondeado la *Pilcomayo* procedente de Arica, de donde saliera el 27 a 2.30 p.m. al mando del capitán de navío graduado don Ezequiel Otoya, conforme al parte que elevara a su llegada al Mayor de Órdenes del Departamento. En la travesía recaló el 27 en Mollendo por breve tiempo, desde donde envió telegrama a La Puerta sobre su viaje de Arica al Callao con los prisioneros. Condujo un total de 28 presos chilenos capturados con el *Rímac*, según relación nominal que más

adelante se consigna, pertenecientes al Regimiento de Carabineros de Yungay. Además trajo como pasajero al señor J. Lanfranco, así como a Alfredo Frounsend, capitán de la barca nicaragüense *Adriana Lucía* apresada por el *Huáscar* y la *Unión* en Antofagasta, barca que se encontraba en viaje al Callao al mando del alférez de fragata Ricardo Herrera. Solicitaba de la Haza al Ministro de Guerra y Marina, se diera trámite a los documentos que de dicha barca adjuntaba. Sobre los presos, el Ministro dispuso que fuera el de Gobierno quien se hiciera cargo de ellos. Como el comandante Otoya informase en su parte que el objeto principal del regreso al Callao era la realización de algunas reparaciones en máquinas y calderas, el Comandante General de Marina dispuso una minuciosa inspección, de cuyo resultado informaría.

La presencia de Otoya en la *Pilcomayo*, merece una explicación, pues representa una de esas características de inestabilidad en las órdenes. En efecto él era 2do. comandante del *Huáscar*, pero el 26 de julio en Arica el Comandante General de la 1ra. División Naval, M. Grau, le transcribió un oficio de la misma fecha del contralmirante L. Montero, Comandante General de las Baterías y de las Fuerzas existentes en Arica, con el tenor siguiente:

> "Por disposición de S.E. el Supremo Director de la Guerra, ha sido nombrado comandante del vapor transporte *Rímac*, el capitán de navío graduado E. Otoya, cuya vacante en el monitor *Huáscar* será ocupada por el capitán de corbeta E. Aguirre, quien será dado de baja de la colocación que actualmente tiene, en la 2da. División Naval de la Escuadra de Operaciones".

Sin embargo, el hecho concreto es que el mismo día del zarpe de la cañonera para Callao, por nueva orden, Otoya en lugar de asumir el mando del *Rímac*, asumió el mando de la *Pilcomayo* y el comandante Ferreyros de ésta, asumió el del *Rímac*. Según Prado, Ferreyros era más aparente para comandar este último, en la expedición que proyectaba. A Raygada lo consideraba un buen oficial de marina y le satisfacía mucho su actuación.

Según orden del Comandante General de las Baterías y de Armas de Arica, contralmirante L. Montero, la *Pilcomayo* destacó al capturado *Rímac* un total de 58 entre comandante, oficiales, maquinistas, oficiales de mar, gente de cubierta, fogoneros y soldados de la Columna Constitución, cuya relación nominal acompañaba. Quedaron a bordo 104, cuya relación nominal también adjuntaba Otoya, de lo cual se infiere que la dotación de la cañonera era del orden de 162, de capitán a paje.

Según Lista de Revista fechada en Arica, el 15 de julio, su dotación era:

A. OFICIALES DE GUERRA	
Comandante 2° comandante	Capitán de navío graduado Carlos Ferreyros Capitán de corbeta graduado Octavio Freire Teniente 1° Teodoro González Otoya Teniente 1° graduado Carlos la Torre Teniente 1° graduado Luciano E. Arana Teniente 1° graduado Manuel C. de la Haza Guardiamarina Benjamín de la Haza Guardiamarina Adolfo Gamero* Aspirante de Marina Ernesto Silva Rodríguez Aspirante de Marina Juan F. Andraca Aspirante de Marina Edmundo A. Gago
Sub-Total A	11
B. OFICIALES MAYORES	
Cirujano de 1ra. Clase Contador Oficial 3° del Cuerpo Político	Doctor Ricardo Pérez Wenceslao Alvarado
Sub-Total B	2
C. MAQUINISTAS	
1er. Maquinista 2do. Maquinista 2do. Maquinista 4to. Maquinista	John Gregory Alfred Ward Toribio Gutiérrez Benjamín Portal
Sub-Total C	4
Sub-Total A - C	17
D.TRIPULACIÓN	
Oficiales de mar Artilleros de Preferencia Artilleros Ordinarios Marineros Grumetes Cabos de Fogoneros Fogoneros Carboneros	15 3 10 12 70 4 11 5
Sub-Total D	130 gente de mar
E. COLUMNA CONSTITUCIÓN	
Soldados Corneta, soldado del batallón Callao N° 4	7* 1
Sub-Total	8
TOTAL GENERAL	155
Ausentes	2*
Presentes	153
* Ausentes el guardiamarina A. Gamero y un soldado de la columna Constitución	

Es decir que comparando el total de 155 con las relaciones presentadas por Otoya al 30 de julio que suman 162, pero incluyendo al comandante Ferreyros, esto es de capitán a paje. Había pues, una diferencia neta de 7, con respecto a la Lista de Revista del 15 de julio. Ello se debe a que en las relaciones del 30 de julio de los que pasaron al *Rímac* y de los que quedaron en la *Pilcomayo*, se evidencian 9 altas y 2 bajas. Entre las primeras estuvieron la del teniente 1° Eduardo Hidalgo, alférez de fragata A. Ureta y aspirante F. Flores, 4 de la gente de mar y dos soldados, todos a la dotación del transporte. Entre las bajas estuvo la del aspirante E.A. Gago, 1 de la gente de mar, ambos de la dotación de la cañonera.

Como el objeto principal del viaje, se ha dicho, era llevar a cabo reparaciones, el 29 de julio el 1er. Maquinista John Gregory elevó al comandante Otoya un informe puntualizando la relación de piezas a ser confeccionadas por la Factoría Naval y los defectos de máquinas y calderas que debían subsanarse. En su elevación al Mayor de Órdenes del Departamento, Otoya solicitaba que se constituyan a bordo para una inspección, el Director de la Factoría y el Inspector de Máquinas. Cumplidos los trámites del caso, el 30 de julio el Inspector informó, efectivamente, de la necesidad de las reparaciones expuestas por Gregory, necesitándose dos caldereros buenos y cinco mecánicos. Estimaba que las obras quedarían terminadas en 14 días. Todos los informes fueron tramitados al Ministro de Guerra y Marina el 31 de julio por el Comandante General, indicando a su vez las acciones ya iniciadas. El 8 de agosto, el Ministro Mendiburu aprobaba las iniciativas de de la Haza, y además ordenaba a la Factoría fabricar las piezas solicitadas.

Como se expresara anteriormente, el Director Supremo de la Guerra, Prado, había manifestado la necesidad de que la *Pilcomayo* realizara un viaje a Panamá. En relación a ello, es que el 30 de julio el Comandante General luego de acusar recibo de un oficio del Ministro de la misma fecha, manifestó que coincidía con las acertadas disposiciones emitidas para la próxima comisión de la cañonera, pero que "ella no podría en manera alguna corresponder al objeto que se desea, desde que su llegada a Panamá tendría lugar después de la salida del *Limeña*". El rendez-vous de ambos buques sería muy difícil desde que no se había realizado coordinación alguna de rutas y fechas, y que tal encuentro podría darse por casualidad, algo difícil de predecir. De todas maneras, las órdenes de Prado eran que una vez lista se le enviara al Sur. Como se puede apreciar, el *Limeña* había salido otra vez en comisión a Panamá, de donde regresó el 9

de agosto, conduciendo armas y pertrechos. El 18 estuvo en el Callao el Ministro de Guerra y Marina, para examinar la carga que trajera.

En cuanto al alistamiento de la cañonera, de la Haza manifestaba que ello requería de varios días, exponiendo como razones las siguientes:

a. Necesidad de reparar calderas y máquinas, lo cual no se podía iniciar en tanto permanecieran a bordo los prisioneros chilenos;
b. La tripulación estaba reducida en 1/3 por orden de Montero para dotar al *Rímac*. Para completarla había que enganchar gente, y conocido era lo difícil de conseguir buena gente de mar. En todo caso, la Caja Fiscal debía ser habilitada con unos 1,200 soles mínimo.
c. La planta de oficiales también fue reducida, por lo que pedía autorización para trasladar de los transportes aquellos que no fuesen absolutamente necesarios.

A su vez, el Ministro, dispuso el 31 de julio que:

a. La reparación se iniciara en cuanto desembarcaran los presos;
b. Se trasladara no solo oficiales de los transportes, sino también otros en tierra;
c. Se activara el enganche y reemplazo de marineros y de soldados de la Columna Constitución; se contratara un maquinista y un contramaestre;
d. Se reemplazara a los aspirantes transbordados al *Rímac*, tomándolos de donde conviniese.
e. La Escuela de Grumetes suministrara algunos aptos y robustos, y finalmente
f. El Ministro de Hacienda había ordenado la habilitación de la Caja Fiscal con 1,200 soles.

De acuerdo a estas decisiones, la *Pilcomayo* debía permanecer en el Callao desde el 2 de agosto en que desembarcó a los prisioneros, hasta el 16. El viaje a Panamá se canceló.

La relación de los 28 prisioneros del *Rímac* era la que sigue:

"Teniente coronel M. Bulnes; capitán de fragata graduado I.L. Gana; sargento mayor W. Bulnes; sargento mayor graduado G. Throup; capitán B. Campos; Id. R. Bello; Id. graduado J.R. Canales; Contador de 1ra. clase J. Angulo; teniente F. Yávar; Id. W. Guzmán; alférez D.J. Hermosilla; Id. J.del C. Jiménez; Id. M. Torres; Id. T. Stephan; Id. C. Larraín; Id. R.L. Ortúzar; subteniente G. Chaparro; Id. I. Álamo; Porta-estandarte A. Godoy; Cirujano C. Vargas; Contador del *Rímac* J. Guzmán; paisano J.T. García; tres sargentos distinguidos y tres ordenanzas".

En efecto, el desembarque de los prisioneros chilenos se produjo el 2 de agosto después de las 2 p.m., según diera cuenta el Mayor de Órdenes del Departamento, capitán de navío Amaro G. Tizón. Estuvo a cargo de los capitanes de corbeta graduados Manuel Alzola y

Nataniel Donayre, quienes los entregaron en el muelle al jefe que debía recibirlos para cuidarlos hasta la capital. En este acto se observaron las formalidades necesarias y todas las medidas que indicara el Ministro del Ramo en un oficio del 30 de julio. Para evitar probables incidentes, el desembarco se realizó por la chaza de fleteros que a esa hora estaba completamente vacía. Sin embargo, decía Tizón, fue imposible evitar que en el momento preciso y en la estación del ferrocarril apareciera un considerable número de personas de toda clase y condiciones. Es interesante ver cómo describe la actitud de ese público:

"A porfía, guardaron la más severa circunspección y respeto a los prisioneros, no oyéndose el menor grito, palabra, ni conversación que pudiera ser ofensiva al sagrado carácter de aquellos, con lo cual el pueblo del Callao, ante numerosos extranjeros, ha dado una nueva prueba muy marcada de su cultura".

Por su parte el Comandante General de Marina informaba al Ministro:

"Custodiados por una fuerza competente del batallón de Artillería de esta plaza, al mando del señor coronel graduado F.J. Luza, se trasladaron a esa capital en tren extraordinario preparado al efecto, y de allí al pueblo de Chosica, en el cual quedaron a cargo del teniente coronel graduado M.A. Villavisencio, según se comprueba con el documento adjunto.

Me es satisfactorio comunicar a US. que la conducción de estos individuos se ha practicado en el mejor orden y que la multitud de personas que a pesar de las precauciones dictadas para impedirlo, se hallaban en el muelle y estación del ferrocarril a deshoras de la noche, llevados de la curiosidad, han observado la mayor circunspección, dando una prueba de su moderación y cultura"[58].

El sábado 2 en tren extraordinario trasandino viajaron hasta Chicla, adonde llegaron el domingo 3 sin novedad. Pasarían a Tarma para su internamiento.

El Peruano del 31 de julio, insertó el comentario siguiente:

"Esperada con grande excitación en el vecino puerto, esta cañonera largó el ancla en el Callao poco después de las 4 p.m.

Desde que se puso a la vista, súpose que se había dado la orden de impedir el acceso al buque, lo que impidió que la inmensa cantidad de personas que cubría el malecón se precipitase a su bordo. Grande era, sin embargo, la cantidad de personas que en botes rodeaba a la *Pilcomayo*.

Por este buque hemos recibido fechas de diarios chilenos que adelantan cuatro días a las traídas por el *Pacific*, ayudándonos así la galantería chilena a servir a nuestros lectores, también como lo deseamos.

Nada notable se sabe de Chile, que no esté consignado en los diarios recibidos por nuestras correspondencias de Arica y de la escuadra.

La incomunicación en que se ha dejado a la *Pilcomayo* no impide ver la carpa que en su popa se ha levantado, para abrigar a los prisioneros, los que parecen satisfechos de la manera como se les trata, y se asomaban bajo la lona que les sirve de casa. Se presume que los desembarquen de noche.

Un nuevo héroe asoma en la lista del heroísmo chileno: La Torre (sic), el comandante de la *Magallanes*, que, como ya lo hemos dicho, batió al *Huáscar* el 9 (sic) en Iquique, según parte del mismo Williams!!!

El Mercurio dedica, sin embargo, con este motivo al "almirante vigía" un artículo editorial que deja la verdad en su sitio y pone de relieve la audacia de ese glorioso hecho del *Huáscar*. El mismo capitán del *Cousiño*, después de decir que el buque se mantenía a flote, reconoce que se les ha tratado con muchísima conmiseración.

Se pide con insistencia que cese la interdicción comercial decretada por Chile respecto de nosotros, para lo que hacen propaganda *El Nuevo Ferrocarril* y *El Independiente*.

Pretenden en Chile que Godoy y Vial son mal tratados aquí.

Se ha presentado una proposición en el Congreso pidiendo que se levante el estanco del tabaco.

Las impaciencias en Chile comprenden ya en sus ataques, no solo al Gobierno y Almirante, sino también al Congreso. La relación de prisioneros de la *Pilcomayo* que consigna es la misma que se ha dado anteriormente"[59].

Como se ha visto, la *Pilcomayo* dejó en Arica por orden superior, casi la mitad de su tripulación para dotar al nuevo transporte *Rímac*. Era pues necesario reemplazar "en el día, decía el Ministro Mendiburu al de Hacienda, un maquinista, un contramaestre, marineros y grumetes e individuos de máquina", y para tal fin habíase impartido órdenes al Comandante General de Marina, quien para cumplirlas necesitaba se habilitara a la Caja Fiscal del Callao con 1,200 soles para pagar enganches o avances descontables por partes del prest futuro. En los primeros días de agosto, el Ministro de Hacienda, Quiñones, ordenaba al Cajero Fiscal del Callao atender dicho requerimiento[60]. En los primeros días de agosto también, fueron nombrados a la *Pilcomayo*, los alfereces de fragata Ricardo Herrera y Carlos Eléspuru, el teniente 1° Pedro Rodríguez Salazar y el teniente 2° Octavio Cavero.

Un informe del 13 de agosto del Mayor de Órdenes, Tizón, permite conocer el estado de los buques que se hallaban por esos días en el Callao, las reparaciones ejecutadas, las que se estaban ejecutando y el tiempo en que podrían estar listos[61]. En ese sentido se ofrece la relación siguiente:

"*Chalaco.*- Recorrida toda su máquina, limpiado el condensador, válvulas de corrediza, extraer algunos tubos para renovar los parches

que asimismo se estaban colocando arregladas, colocado una nueva chumacera en el eje principal y colocado parches en el fondo del cilindro de baja presión a proa, y en la tapa del de alta presión a popa, habiendo sido necesario en las hornillas. La obra se demoró por falta de remaches, pues la Factoría no los puede proporcionar y además por haberse dejado de pagar a los operarios, pero todo quedaría terminado el jueves 14 de agosto.

Pilcomayo.- Limpiado el condensador en el que ya los tubos funcionan; ha sido examinado el pistón de baja presión y la válvula corrediza del mismo; sustituidos siete tubos de las calderas, colocando algunos estays nuevos; componiendo otros y calafateándose las planchas de abajo. Existen en la Factoría Naval varios tubos y piezas en compostura y construcción, y si se terminan pronto los trabajos, el buque quedará expedito en breves días.

Rímac.- Además del zuncho de la excéntrica que resultase roto, hay otro rajado; se ha encontrado también rota una plancha de fierro fundido que sirve para cubrir la válvula corrediza de baja presión; gastados el eje que desde la máquina mueve la bomba que está en la cubierta y el tornillo de la válvula de distribución, y, finalmente las calderas en tres distintos lugares detrás de las hornillas se encuentran débiles y rajadas, pero pueden hacerse las reparaciones simultáneamente con los demás trabajos requeridos, estando ocupada la Factoría en construir, además del nuevo zuncho para la excéntrica, otros de igual diámetro, aunque de mayor espesor para que sirvan de repuesto en caso necesario. Aunque el Inspector manifestaba en su oficio que demoraría 8 días, hoy ha indicado verbalmente que no podrá estar listo antes de 10 días más, a contar del 13 de agosto".

Durante la segunda quincena de agosto y en setiembre, el *Chalaco* realizó un viaje al Sur, que no está registrado en archivo alguno, pero según una noticia de *La Patria* del 26 de agosto, el transporte y la *Pilcomayo* habían llegado a Arica sin novedad. El 2 de setiembre se informaba que ambos buques descargaron pertrechos en dicho puerto, siguiendo luego a Ite y de allí a Iquique llevando provisiones para la tropa. Además el *Chalaco* efectuó una incursión hasta Tocopilla, en donde capturó a la barca chilena *Emilia*. Sus once tripulantes fueron declarados inocentes y puestos a disposición de la Subprefectura para su repatriación. Siguiendo con sus operaciones en el Sur, el 13 de setiembre llegó a Iquique con pertrechos de guerra, después de eludir la persecución del *Blanco* en la etapa Mollendo/Iquique. El 21 estuvo

en Pisagua descargando pertrechos, zarpando el mismo día para Arica. Finalmente, salió de este puerto el 30 de setiembre para el Callao, adonde llegó el 2 de octubre a las 3 p.m. Ese mismo día, su comandante Villavisencio informó al Mayor de Órdenes del Departamento que luego de las reparaciones efectuadas en agosto en la planta de ingeniería, salió a una comisión al Sur de la cual acababa de regresar. En su parte mencionaba que las calderas no estaban en buen estado, pues luego de cada viaje se le hacían reparaciones, notándose además una disminución en su andar. Villavisencio era de la opinión que las reparaciones efectuadas "no fueron bien inspeccionadas por los encargados de hacerlas, o que alguna otra causa en los condensadores, cilindros o en las bombas de la máquina influye en su alteración". Con tal motivo solicitaba que una junta inspeccionase la planta de ingeniería[62].

Tramitado este pedido al Comandante General de Marina, dispuso éste que el Inspector de Máquinas, el Director de Obras y el 1er. Maquinista del *Talismán*, se constituyeran en el transporte el mismo 2 para practicar la inspección solicitada. El 7 del mismo mes, la Junta se pronunciaba porque se colocasen anillos en muchos de los tubos de las calderas y se cambiaran otros, y también se cambiaran los cuatro parches en las hornillas. Respecto al condensador, las lecturas de vacío hacían suponer que las bombas de aire tenían algún defecto, o que en las cajas de los cilindros hubiese algunos agujeros, todo lo cual solo se podía determinar mediante una prueba hidráulica.

Este informe generó una serie de oficios que al final ordenaron la realización de la prueba hidráulica. Efectuada ella el 21 de octubre demostró, informaba la junta, la existencia de dos agujeros en el fondo del cilindro de baja presión de popa y una rajadura horizontal de 15 pulgadas de largo en el cilindro de alta presión de popa, que calificaban como defecto serio, pero que por el momento no presentaba peligro alguno.

El 28 de octubre, el Comandante General de Marina informó al Ministro de Guerra y Marina sobre lo acontecido desde el primer informe de Villavisencio el 2 de octubre hasta el 24, después de realizada la prueba hidráulica, a raíz de cuyo resultado dispuso que se ejecutasen los trabajos que realizados, habían dejado al buque listo para cumplir las comisiones que se le ordenasen. Hacía notar, sin embargo, que la reparación de la rajadura de 15 pulgadas tomaría algún tiempo, pero que podía diferirse. No hay datos sobre alguna comisión desempeñada después del 28 de octubre, excepto que en esta fecha el Comandante General informaba que en el *Chalaco* se había embarcado una serie de artículos transbordados del *Talismán*, y que

continuaba pendiente el embarque de 100,000 tiros Peabody, 100 quintales de pólvora de cañón y artículos varios por parte del Parque General de Artillería, ordenado el 21 de octubre.

El 26 de julio, el Comandante General de Marina informaba al Director de Guerra[63], que en el *Oroya* se había embarcado con destino a Arica lo siguiente: 400,000 tiros a bala de rifle peruano, 3 fardos con 1,000 frazadas. También daba cuenta haber remitido al Parque General de Artillería lo siguiente:

- 50 carabinas con sus municiones que fueran destinadas al Director Supremo de la Guerra, aunque ya se le había remitido 50 del sistema Evans traidas por el *Talismán*;
- 15 barriles de pólvora
- 6 cajones con 500,000 cápsulas de bronce que tenía a su cargo la casa proveedora de la Escuadra en el Callao.

El 2 de agosto zarpaba el *Oroya* del Callao para Arica remolcando al *Manco Cápac*, adonde arribaron el 7 de este mes. El 8 lo envió Prado a Pisagua para descargar dos cañones de a 100, que deben haber sido embarcados antes del zarpe. Luego pasó a Iquique a descargar víveres y otros artículos. Estando en Iquique llegó el *Huáscar*, y Grau recibió orden telegráfica de escoltar al transporte hasta Arica, adonde arribaron el 10 a la 1.30 p.m. Al *Talismán*, en cambio, Prado lo envió en la noche del 8 de agosto a Ite, conduciendo el batallón Arequipa armado de rifles Remington, a relevar el de Nacionales Artesanos de Tacna.

El *Oroya* zarpó nuevamente de Arica acompañando al *Huáscar* en su expedición al Sur, hasta el 26 cuando estando en Taltal fue destacado por Grau para Arica remolcando 6 lanchas. Después de arribar a Arica el 26/27 agosto, fue despachado por Prado al Callao, en donde fondeó el 31 agosto/1° setiembre.

Ya en el Callao, el comandante del *Oroya* inició el 1° de setiembre un expediente para reponer el chinchorro que perdió en alta mar durante el crucero con el monitor. El expediente recibió la decisión final del Ministro de Guerra y Marina el 21 de setiembre, al autorizar que el Director de la Escuela Preparatoria entregase al *Oroya* a su regreso de Panamá, el chinchorro denominado *Huascarcito*, llamado así porque había pertenecido al *Huáscar*.

En cartas de Prado a La Puerta del 1° y 3 de setiembre, indicaba que el *Oroya* saliera lo antes posible a Panamá, con la debida reserva, que de cumplirse frustraría cualquier expedición del *Amazonas* para interceptarlo. En todo caso, el *Oroya*, decía, podía batirse con él. Ese vapor de la P.S.N.C. construido en 1874 y de 1,970 toneladas de registro, había sido adquirido por Chile y armado con un cañón de 6 pulgadas.

El 13 de setiembre, el Comandante General de Marina informó al Ministro del Ramo que a las 8 p.m. del 12 el *Oroya*, al mando del capitán de navío Toribio Raygada, zarpó con rumbo Oeste. Sus instrucciones le fueron entregadas en sobre cerrado, y correspondían a las que ese Ministerio enviara el mismo 12, para ser abierto después de dejar la bahía. Conducía como pasajeros al coronel de la Guardia Nacional César Canevaro, y los señores J.B. Pérez y Soto, y J. Salvador Gómez Córdoba.

El *Oroya* arribó a Panamá el 17 de setiembre y después de embarcar en 48 horas 500 toneladas de armas y pertrechos de guerra, zarpó de regreso al Callao, según informó el corresponsal de *La Opinión Nacional* embarcado, que firmaba como L.R. Según informe del Cónsul en Panamá L.E. Márquez, zarpó de este puerto el 23 de setiembre para el Callao. El coronel Canevaro regresaba en el vapor a cargo del armamento; también conducía la batería de cañones Krupp que el Ministro de Bolivia Zoilo Flores le había pedido recibir y despachar.

Que los chilenos se enteraron de este viaje, aunque tarde, lo confirma el parte de viaje del comandante del *Amazonas*, según el cual el 28 de setiembre estando en Mejillones, recibió orden de proceder a Panamá para interceptar al *Oroya*, como efectivamente lo hizo, recalando en Tocopilla por unas horas para dejar ciertos pertrechos y pasajeros. El transporte chileno llegó a Panamá el 7 de octubre. El 8 el cónsul chileno le confirmó que el transporte peruano hacía 11 días (debió decir 18) había salido de Panamá para el Callao. En consecuencia, no habiendo razón para permanecer más tiempo, el mismo 8 el *Amazonas* zarpó de regreso para Valparaíso adonde llegó el 27 de octubre, previa escala en Iquique. Por el tiempo ajustado que se le diera para ir y volver, no había podido cumplir con lo ordenado para Paita e islas de Lobos.

Uno de los aspectos que le preocupaba a Prado, era el armamento de los transportes, en particular desde la incorporación del *Amazonas* a la marina chilena. Es por este motivo que el 20 de julio escribió a La Puerta consignándole entre varios pedidos aquel de que a todos nuestros transportes se les ponga un buen cañón a popa, sin perjuicio del que deben tener a proa, a babor y estribor, para que en el "caso de ser perseguidos puedan defenderse y no reciban impunemente los fuegos del enemigo". No solo esto, sino que también recomendaba que siempre que vinieran del Callao lo hicieran acompañados de un buque de guerra, porque como "le he indicado, los chilenos tienen todos sus transportes bien armados, y el andar del vapor *Amazonas* (que) ha sido comprado y se alista con el exclusivo objeto de perseguir a los nuestros".

Específicamente sobre el *Talismán*, Prado decía a La Puerta en carta del 7 de agosto, que lo enviaba al Callao para que se le hiciera una "alteración sustancial importantísima", en vista de lo diminuta e insignificante que era su artillería, lo cual lo dejaba a merced del transporte enemigo que lo tomaría fácilmente por su poco andar. Dado que es bastante fuerte, puede "colocársele de preferencia una colisa desde 70 a 100 en la proa, y hacerle también todas las demás alteraciones y reparaciones que indique su Comandante. Estando bien armado puede batirse con el *Amazonas*", que tiene un cañón de 6 pulgadas.

Por otro lado, Prado había manifestado a La Puerta en carta del 10 de agosto, que eran diez los oficiales de la *Esmeralda* prisioneros en Iquique que viajaban en el *Talismán*, los cuales agregados a los del regimiento Yungay no hacían gran número, porque donde estaban podían estar también 10 más. No enviaba a los marineros y soldados, accediendo así al pedido de La Puerta. Efectivamente, el *Talismán* llegó al Callao a las 12 de la noche del 14 de agosto. El 15 el Comandante General de Marina informó al Ministro de Guerra y Marina que el día 15 a las 0.30 a.m., esto es en la noche del 14 al 15, y previa consulta con ese Ministerio, fueron desembarcados del transporte y puestos a disposición del Prefecto, los oficiales prisioneros de la *Esmeralda* y del *Rímac*, según relación. Todos esos individuos marcharon por el ferrocarril trasandino extraordinario que salió de Desamparados el 15 a 1.45 a.m., para Chicla, adonde llegó a las 8.15 a.m. De aquí pasaron a su internamiento en la ciudad de Tarma. Los prisioneros eran:

Corbeta *Esmeralda*: Teniente 1° Luis Uribe; Teniente 1° graduado F.S. Sánchez;

Guardiamarinas: A. Wilson, A. Fernández y V. Zegers; 1er. Cirujano doctor C. Guzmán;

Ayudantes de cirujano: G. Segura, J.A. Cabrera; 2° Contador J.O. Guiñi; subteniente A.D. Hurtado;

Transporte *Rímac*: 1er. Maquinista J. Campbell

2.5. OTRAS ACCIONES EN LIMA

Como se ha visto en el Capítulo II párrafo A(2), el Ejército de Reserva acuartelado en Lima constaba al 22 de junio, de unos 10,000 hombres.

Administrar tal cantidad de efectivos militares no era cosa simple, pues la guerra había generado un alistamiento voluntario patriótico y entusiasta de peruanos, para lo cual el país no estaba preparado.

El Gobierno del general La Puerta consideraba al 19 de julio, que la acumulación de nuevos batallones era innecesario y, por lo tanto, si bien era meritorio tan loable comportamiento patriótico, había que adoptar ciertas medidas que evitasen perturbaciones en el orden interno y en las operaciones de la guerra. En consecuencia, el 19 de julio promulgó el decreto siguiente:

"Artículo 1° - Prohíbese a las autoridades políticas salir, sin el respectivo permiso, del territorio de su mando, y movilizar ni mandar a parte alguna los batallones de la Guardia Nacional sin orden expresa del Gobierno o del General en Jefe del Ejército de Operaciones, por lo que respecta al Sur, sin perjuicio de continuar organizando y disciplinando dichas fuerzas en días festivos para que estén listas en toda oportunidad, sin distraerlas por ahora de sus ocupaciones ordinarias.

Artículo 2° - Las autoridades que contravengan este decreto, se hará en ellas efectiva la responsabilidad fiscal y personal a que diesen lugar.

El Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno queda encargado del cumplimiento de este decreto"[64].

En su sección Actualidad, con el título "Movilización de fuerzas", *El Peruano* insertaba un comentario que se resume como sigue:

"El decreto expedido por el Supremo Gobierno, prohibiendo la movilización de las fuerzas de los departamentos para incorporarlos al ejército de reserva existente en esta capital, debe ser comprendido en su verdadero carácter y alcance para evitar cualquier equivocación desacertada e inconveniente. El artículo resalta el patriotismo de los ciudadanos y el espontáneo entusiasmo con que todos se han apresurado a tomar las armas en defensa de la patria, llevando a la formación de dos poderosos ejércitos: de operaciones y de reserva, que representan una cifra considerable, que habida cuenta solo en su número es capaz de destruir al enemigo. Y tomando en cuenta factores de valor y audacia como los revelados en Pisagua, Mejillones y algunos cambios de balas en otros lugares, hace que el ejército de operaciones actual, nacional y aliado es suficiente para derrotar al enemigo".

Pero la realidad estaba muy lejos. Que ese ejército de operaciones se desplazara a Atacama para destruir al enemigo era prácticamente imposible. Por tierra no se podía desplazar; por mar tampoco, pues los aliados no tenían una suficiente flota de transporte ni controlaban el mar; esto sin considerar todo el tren logístico de apoyo. Si el departamento de Tarapacá o de Moquegua fuesen invadidos, entonces por el número serían derrotados los invasores. Otra concepción errada. Las batallas no se ganan porque un ejército sea más numeroso que otro. Hay muchos otros aspectos que considerar. Como acción sicológica parecía aceptable. Continuando con el artículo, se lee:

"El sostenimiento de ambos ejércitos demanda cuantiosos gastos que exigen costosos sacrificios al tesoro público, pero su estado por el momento no permite organizar nuevos batallones que por otro lado no se justifican, en el estado actual de las operaciones. La prohibición decretada, si bien regula la acumulación de fuerzas en la capital, permite, sin embargo, que en cada departamento se organice y discipline a los efectivos de las guardias nacionales sin recurrir al acuartelamiento, haciéndolo en días festivos".

Era un concepto lógico en la prueba de factibilidad, pero ¿entrenar sin armas, sin equipo, sin artillería, sin municiones, sin escuchar el estampido del fuego? Era una debilidad.

Reconociendo las emergencias y aumento de la zona de operaciones, el artículo concluye, aunque la experiencia vivida demuestre lo contrario en lo que concierne a lo de luchar con ventaja y vencer:

"La guerra tiene emergencias que pueden hacer necesario el aumento del ejército; es posible que el teatro de operaciones bélicas alcance una zona más vasta y para no estar desprevenidos se ha ordenado que los prefectos continúen disciplinando los batallones ya formados sin exigirles un servicio militar y riguroso. El decreto revela que en el poco tiempo transcurrido la defensa nacional ha sido sólidamente organizada, y que con el ejército que existe podemos luchar con ventaja y anonadar las fuerzas del enemigo".

La Guardia Nacional existía desde hacía años. Había sido reorganizada, en el papel, en noviembre de 1872. La organización, adoctrinamiento y disciplina son tareas que requieren años de dedicación en la paz. La economía que se pretende después resulta en pérdidas incalculables. Claro, nada de ello se hace por capricho sino que obedece a una seria apreciación de la situación que, como único método válido, permite llegar a una decisión para lograr el objetivo, usando de la mejor manera posible los recursos disponibles, y que defina el costo de las consecuencias por su adopción o no.

2.6. EL COMANDANTE GENERAL DE MARINA ASUME LA JEFATURA DE LAS BATERÍAS DEL CALLAO Y LA COMANDANCIA DE ARMAS EN LA PROVINCIA DEL CALLAO

2.6.1. Antecedentes complementarios sobre las baterías del Callao

En el Capítulo II párrafos 6.4.6.1 y 6.5.2.1 se presentan descripciones de las defensas del Callao en cuanto a las baterías, y de ellas se puede apreciar algunos cambios ocurridos en el tiempo y otros que en realidad no se alcanzaron a cumplir. En la ocasión que de la Haza

asumió el cargo de Comandante General de Baterías y Comandante de Armas de la Provincia del Callao, en julio de 1879, es apropiado recordar algunos antecedentes sobre las baterías.

Así, el Ministro de Guerra y Marina, general Miguel Medina en su *Memoria* a las Cámaras Legislativas, al inaugurarse la Legislatura Ordinaria de 1874, se refería a las fortificaciones del Callao[65], como sigue:

"– 6 baterías con 31 cañones del calibre de a 32, denominadas: Independencia, Pichincha, Maipú, Zepita, Provisional y Abtao;
– 2 torres blindadas giratorias: Junín y La Merced, con 2 de a 300, Armstrong, rayados, cada una;
– Fuertes Ayacucho y Santa Rosa con 2 de a 500 libras, Blakely, giratorios, cada uno;
– Torreón Independencia con 2 de a 500, Blakely, giratorios;
– Torreón Manco Cápac con 4 de a 300, Vavasseur, giratorios.

Además, decía, existen 50 cañones de los calibres de a 300, 500 y 1000 libras de diferentes sistemas y con todos sus aparatos y montajes. Estas piezas con su material correspondiente no han sido colocadas en los puntos convenientes, porque esto demanda un gasto considerable, y así se tienen depositados en lugares no aparentes para su perfecta conservación, por falta de un Arsenal en el Callao que ofreciera comodidades apropiadas para esa clase de depósitos en donde se conservarían con el esmero necesario.

Por otra parte, algunas fortificaciones están expuestas de continuo a la acción destructora de las olas embravecidas que han causado graves daños y que es necesario neutralizar con obras de defensa, precaviendo así mayores y tal vez irreparables deterioros, habiéndose hecho ya en algunas, refacciones convenientes para evitar su destrucción. Por lo demás, siendo el Callao la primera plaza fuerte del Pacífico, sirviendo de antemural a la capital de la República, y habiendo invertido ingentes sumas en los elementos acumulados para fortificarlo, debemos terminar esa grande obra a la brevedad posible. Esto no quita que aún en el estado actual de la plaza, el completo de útiles, aparatos y montajes, basta para atender a cualquier emergencia".

En esta *Memoria* se puede apreciar que había instalados un total de 45 cañones, de los cuales 14 eran de grueso calibre, que sumados a los otros 50 daban un total de 64. ¿De dónde salieron? La respuesta es muy simple. Correspondían a la artillería para defensa de costa que se adquirió desde Pezet hasta la dictadura de Prado, con motivo de la guerra con España, en Europa y Estados Unidos, cuyos detalles se pueden leer en el Tomo VIII de Romero, conforme se cita en la Nota de referencia. Curiosamente, sin embargo, no precisa en donde y cuando se adquirieron los cañones Parrot, Rodman, Vavasseur y

Dahlgren. Pero está claro, entonces, porque en 1879 se pudo montar cañones de grueso calibre en el Callao, Arica y otros, sin tener que importarlos. Es evidente que ya resultaban anticuados.

Dos años después, el general Domingo del Solar en su calidad de Inspector y Comandante General de Artillería, elevó el 30 de abril de 1876, su *Memoria* al Gobierno sobre el año 1875[66]. Al referirse a la Instrucción, Moral y Disciplina en cuanto al Glorioso Regimiento de Artillería 2 de Mayo, expresaba:

> "La instrucción del regimiento de Artillería de Campaña, no es hoy tan completa como pudiera exigirse, es a lo menos, suficiente para llenar ventajosamente su misión; mas no es así la del "Regimiento 2 de Mayo" de la que siempre me he preocupado y la que, bien a mi pesar, no he podido conseguir porque la calidad de servicios que ha presentado este cuerpo, como un "batallón de infantería ligera", le ha tenido constantemente, en el trascurso de dos años, ausente de la plaza del Callao cuyas ociosas Baterías apenas han sido entretenidas por la escasa guarnición que dejaba".

Esto explicaría por qué de la Haza encontró en 1879 que las baterías no tenían dotación. Según esta *Memoria*, la dotación efectiva del Regimiento 2 de Mayo al 31 de diciembre de 1875, consistía de: 4 jefes, 24 oficiales, 1 cirujano, 1 mecánico, 40 marineros y 287 de tropa. Total: 357, que significaba un incremento de 32 respecto a aquella del 31 de diciembre de 1874.

Del Solar, expresaba además que:

> "El Regimiento 2 de Mayo había realizado también algunas mejoras en su cuartel y baterías. En el primero, los alojamientos de oficiales y las cuadras de tropa han recibido notables mejoras, como asimismo el local destinado a las "vivanderas". En las segundas se ha establecido una batería corrida de 22 cañones de la batería Maipú a la Provisional, cuyo trabajo era una necesidad manifiesta, pues separadas como están todas las baterías del Sur, por grandes intervalos, y con diversos frentes, no podían hacerse una salva con regularidad.
>
> Esta necesidad ocasionó más de una representación al Gobierno y aún llegó a presupuestarse la obra en algunos sitios sin los que y solo la cooperación del señor coronel Prefecto y Comandante General, se ha realizado, empleando la tropa del cuerpo y utilizando las maderas que se tenía depositadas procedentes de los cuarteles que se mandaron desarmar, y las que el señor Prefecto pudo proporcionar con el mismo objeto".

El Ministro de Guerra y Marina, general Pedro Bustamante, en su *Memoria* sobre el Ramo de Guerra al Congreso Ordinario de 1878[67], expresaba respecto a las baterías del Callao:

> "Las bravezas del mar, que de pocos años a esta parte, se han venido experimentando en la bahía del Callao, ocasionaron dos veces en sus

baterías daños de muy seria consideración, especialmente en las de Santa Rosa y Ayacucho, que casi fueron destruidas por completo. Insuficientes como han sido las obras de defensa construidas antes de ahora, pensó el Gobierno en emprender un trabajo formal y definitivo, que las pusiera a cubierto de otras nuevas invasiones; pero después de oir la autorizada opinión de la Junta Central de Ingenieros, ha tenido que desistir su propósito, limitándose a ordenar las reparaciones necesarias.

Evidente es, como lo dijo aquella Junta en su informe, que las baterías del Callao no han tenido nunca un carácter permanente. Improvisadas con motivo de la guerra a España en 1866, su construcción fue pasajera como las circunstancias lo exigían y como debieron imponerlo los escasos elementos con que se contaba entonces. Es también fuera de duda que correspondieron a su objeto de la manera más brillante, dando al Perú la gloria del 2 de mayo; pero al presente las circunstancias son distintas: ni las condiciones de la plaza del Callao son ya las mismas, porque las ha modificado notablemente el establecimiento del Muelle-Dársena, ni los elementos que hoy pudieran emplearse al atacarla serían tampoco iguales a los de esa época, desde como es sabido, ellos se perfeccionan día a día. De todas estas circunstancias se desprende la necesidad de organizar las baterías bajo un nuevo plan, que las ponga en aptitud de rechazar cualquier agresión que se intentara contra el puerto que están llamadas a defender. Avanzar esta defensa, tomando por punto de partida el Muelle-Dársena, es lo que la Junta de Ingenieros ha propuesto, no solo para que dicho muelle no impida los fuegos de los cañones de tierra, sino para evitar que su muro exterior no sirva de protección al agresor, ofreciendo a los primeros a la vez, un éxito mejor en sus disparos, por la menor distancia que los separa del enemigo.

El país se halla en posesión de todos los elementos indispensables para esta reforma, reclamada por muchas consideraciones que a nadie se le puede ocultar: tiene en el mismo lugar en que ella debe realizarse poderosas piezas de artillería, que acaban de ser trasladadas a lugares convenientes, para evitar su deterioro por efecto de la intemperie a que han estado expuestas algún tiempo, y no le falta tampoco ingenieros de reconocida competencia que se encarguen de dirigirla. Resta pues, únicamente que el Congreso Nacional autorice el gasto que su ejecución requiere.

No deja el Gobierno en tener en cuenta que las condiciones actuales de la hacienda pública no son muy a propósito para imponerle obligaciones extraordinarias y de no poca entidad; pero se trata de la defensa del puerto principal de la República, y ante esta consideración, que no admite observaciones, necesario es inclinarse. Sin embargo, todo se puede conciliar, ya que por el momento nada nos obliga a apresurarnos y que la obra por su naturaleza, se presta a ser ejecutada lentamente. Si a ella se aplicara una suma anual proporcionada que, sin hacerse muy sensible entre los egresos, permitiera ir realizando parte por parte, los

trabajos de las nuevas baterías, el objeto se habría conseguido en el trascurso del algún tiempo, evitándose a la vez todo gasto de reparación en las antiguas.

Pero ya sea en este sentido o en cualquier otro que os sugiera vuestra ilustración, solucionar este asunto es lo que importa".

En febrero de 1879, el Congreso aprobó el Presupuesto General de la República[68]. En la sección Presupuesto Ordinario y en el Extraordinario del Pliego 5° Ramo de Guerra, se consignó la partida presupuestal para la "Artillería de Plaza en el Callao. Glorioso Regimiento 2 de Mayo".

Esas partidas contemplaban una planta de personal como sigue:

Oficiales.– Total 51, consistente en 1 coronel, como primer jefe, 1 teniente coronel como 2do. jefe, 2 sargentos mayores, 8 capitanes, 17 tenientes, 19 subtenientes, 1 cirujano mayor, 1 capellán y 1 ingeniero mecánico destinado a la conservación de la artillería de grueso calibre de la batería del Callao.

Tropa.– Total 353, consistente en 10 sargentos primeros, 40 sargentos segundos, 53 cabos primeros, 52 cabos segundos, 4 condestables de 1ra. clase, 2 carpinteros de 1ra., 142 soldados y 50 marineros.

Curiosamente a pesar que el presupuesto fue aprobado en febrero de 1879, cuando ya había claros indicios de una guerra, no se consignó monto alguno para realizar lo propuesto por el Ministro de Guerra en su *Memoria* de 1878. Con excepción de los marineros, la planta presupuestada de 1879 era similar a la de 1875.

El cuadro que sigue permite comparar los efectivos de 1875 y las plantas presupuestadas en 1875 y 1879, la disminución en la planta de marineros y la gran diferencia con los efectivos que encontró de la Haza:

PERSONAL	Efectivos al 31 de diciembre 1875	Planta según Presupuesto 1875*	Planta según Presupuesto 1879*	Efectivos en Julio 1879
Plana Mayor	30	51	51	42
Tropa	287	303	303	6
Marineros	40	72	50	10
TOTAL	357	426	404	58

(*) No se ha considerado la banda de músicos con 26 individuos.

Es probable que el grueso de la tropa estuviera fuera de la plaza del Callao, como anteriormente lo señalara el general del Solar, pero en julio de 1879 cuando de la Haza asumió el cargo, solo había en el

Callao los 58 citados, ni menciona dónde se encontraba la diferencia. Paz Soldán consignó que en los últimos meses de 1878 el Regimiento 2 de Mayo constaba de 467 hombres, es decir, superior a la planta supuestamente presupuestada para el bienio 1877-1878, cuyo Pliego 5° no se ha podido ubicar. Dellepiane no consigna dato alguno sobre este cuerpo.

¿Por qué en el regimiento había ese número de marineros?

Según explica Romero los marineros, cuando han servido a bordo de los buques de guerra, son más ágiles, aptos y diestros que los soldados en los movimientos y manejo de los cañones. Claro está, habría que agregar, que para 1879 este concepto ya no era estrictamente aplicado. Sin embargo, la discusión sobre su número ha sido tratada en el Capítulo I, párrafo A(2.1), por lo que no es necesario insistir.

2.6.2. Situación de las baterías del Callao julio-diciembre 1879

Conforme se adelantara en el Capítulo I párrafo A(4), el Comandante General de Marina, contralmirante Antonio de la Haza, planteó el 16 de enero al Gobierno la conveniencia de asumir dichos cargos, exponiendo las razones para ello. Seis meses después, el 15 de julio, el Gobierno promulgó la resolución respectiva. El 21, el Comandante General de Marina informó al Ministro de Guerra y Marina que en cumplimiento a lo dispuesto en la resolución citada, había asumido el mando de armas de la Provincia del Callao, de cuyo estado daría cuenta, así como de la dotación y demás temas relacionados. Hacía notar, sin embargo, que al no haberse difundido en la Orden General del Ejército tal disposición, ello podría generar en el futuro entorpecimientos en el servicio que convenía evitar a tiempo. Mendiburu no perdió tiempo y el 22 dispuso su difusión[69].

En efecto, la Orden General del Ejército de Reserva de fecha 23 decía lo siguiente:

> "El Señor General Ministro de Guerra y Marina ha trascrito a este despacho el siguiente oficio, dirigido al señor contralmirante, Comandante General de Marina en 15 del presente.
>
> "1°.- 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 dispuesto el 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 concentrada 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 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".

2°.- De orden suprema y por habérsele nombrado adjunto a la legación en los Estados Unidos de América, se da de baja del batallón provisional número 2, al subteniente de la guardia nacional D. Carlos F. Basadre.- El General en Jefe.– *OSMA*".

Conviene aclarar, sin embargo, que con fecha 25 de julio, en la Orden General del Ejército de Reserva, se daba a conocer la decisión adoptada el día anterior por el general Segundo Vicepresidente de la República, que el batallón Junín N° 11 sería reconocido en adelante como de Artillería de Plaza, poniéndolo a disposición del contralmirante Comandante General de Baterías del Callao, en las que prestaría sus servicios, dándosele de baja de la 4ta. División a que pertenecía. Empero, llama la atención que a lo largo de todos los informes consultados hasta diciembre, de la Haza no haga mención a este batallón en forma explícita.

En general, este aspecto de las baterías en el Callao y otros puertos del Sur, se va a desarrollar continuo hasta diciembre de 1879, siendo recomendable la lectura de la obra *Las Fuerzas Sutiles y la Defensa de Costa durante la Guerra del Pacífico*, cuyo autor es el capitán de navío Francisco Yábar.

El primer acto del contralmirante de la Haza fue nombrar como Jefe del Detall y Jefe de Estado Mayor de las Baterías, al capitán de navío don Federico Alzamora. Este jefe a su vez, cumpliendo lo dispuesto por el Comandante General, solicitó a todos los jefes encargados hasta ese momento de las baterías y fuertes en el Callao, un informe de su estado material y de personal al 16 de julio. Un cuadro confeccionado por el Jefe del Detall[70] al 21 de julio ofrece la constitución de las baterías. (ver pags. 121-122).

Fácil es advertir que el número de piezas instaladas al 21 de julio eran 14. Los de a 1000 no estaban instalados ni definidos aún. En un trabajo sobre la evolución de la artillería naval en la segunda mitad del siglo XIX, N.J.M. Campbell comenta que en 1864 se fabricaron cañones Rodman de 20 pulgadas que disparaban proyectiles de 1072 libras, apodados "Belcebú", y que dos de ellos fueron más tarde vendidos al Perú y montados en las baterías del Callao, en donde fueron motivo de preocupación chilena. Ver Nota 121 para aclaración sobre cañones de 20 pulgadas.

El número de jefes y oficiales en la comandancia, torres y baterías alcanzaba a 42, de los cuales 11 eran marinos. A estar por los informes

PLAZAS	NOMBRES	ARTILLERÍA
COMANDANCIA GENERAL Comandante General Jefe de Detall y Estado Mayor Amanuense	 Contralmirante Antonio de la Haza Capitán de Navío Federico Alzamora Teniente J.R. Otoya	
TORRES		
LA MERCED		2/300 libras, Armstrong
1er. Jefe 2do. Jefe Jefe de Máquina Ayudante encargado del polvorín	Coronel G. Smith Teniente coronel graduado M. Odicio Sargento mayor J.L. Elcorrobarrutia Capitán R. Ugarte Capitán E. Bustamante Teniente M. Muñoz	
MANCO CÁPAC		4/300 libras, Vavasseur
1er. Jefe 2do. Jefe Jefe de Pieza Jefe de Pieza Jefe de Pieza Jefe de Pieza Ayudante encargado del polvorín	Coronel graduado J.B. Huertas Teniente coronel graduado W. Gayangos Sargento mayor F. Viera Capitán J. Gonzales Capitán J. Maldonado Alférez C. Flores Alférez R. Ugarte	
JUNÍN		2/300 libras, Armstrong
1er. Jefe 2do. Jefe Jefe de Pieza Jefe de Pieza Jefe de Máquinas Ayudante encargado del polvorín	Coronel graduado R. Delfín Teniente coronel graduado E. de Piérola Sargento mayor graduado J.J. del Risco Capitán F. Moreno Teniente J.M. Nalvarte Teniente graduado A. Arias	
INDEPENDENCIA		2/11 pulgadas, Blakely
1er. Jefe 2do. Jefe Jefe de Pieza Jefe de Pieza	Coronel graduado P. La Fuente Sargento Mayor J. Jibaja Sargento mayor graduado M.B. Chávez Sargento mayor graduado A. Fuentes	
BATERÍAS		
AYACUCHO		2/11 pulgadas, Blakely
1er. Jefe 2do. Jefe Jefe de Pieza Ayudante encargado del polvorín	Teniente coronel graduado E. Latorre Sargento mayor J. de la Fuente Sargento mayor J.A. Sarrio Sargento mayor L. Moreno	

SANTA ROSA		2/11 pulgadas, Blakely
1er. Jefe	Capitán de navío Manuel Villar	
2do. Jefe	Capitán de corbeta graduado Manuel Carrasco	
Jefe del Parque	Capitán graduado F. Effio	
Jefe de Pieza	Teniente 2° Manuel Fernández Dávila	
Jefe de Pieza	Teniente 2° graduado Bernabé Carrasco	
Ayudante	Alférez de fragata Roberto Espinoza	
BARLOVENTO		1/1000 libras -----
1er. Jefe	Capitán de navío Lino de la Barrera	
2do. Jefe	Capitán de fragata graduado Neracio Coronel Zegarra	
Jefe de Pieza	Capitán E. Carrera	
SOTAVENTO		1/1000 libras -----
1er. Jefe	Capitán de fragata Luis Germán Astete	
2do. Jefe	Teniente coronel graduado F. Salmón	
Jefe de Pieza	Teniente 1° Manuel María Valderrama	

de los jefes, las dotaciones de marineros y soldados hasta el 16 de julio, eran alrededor de 16, totalmente insuficientes para operar con eficiencia 14 cañones de grueso calibre, sin contar los de a 1000.

Esta situación respecto al 22 de mayo, cuando se presentó la escuadra chilena en el Callao, no había variado mucho. Había cañones, pero no había quien los disparase. Williams perdió una magnífica ocasión para dejar averiados los monitores, la *Unión* y quizás algunas piezas de tierra, daños en las instalaciones portuarias y en el área urbana del Callao. Le faltó visión. Su obsesión por los blindados *Huáscar* e *Independencia* lo hizo regresar a Iquique, lo que realizó en condiciones precarias, como se ha comentado.

A modo de resumen, a continuación los informes al 16 de julio presentados por cinco de los jefes de los fuertes, solicitados por el Jefe del Detall, capitán de navío Federico Alzamora y tramitados en su oportunidad por la Comandancia General al Director de Guerra[71]: (ver pags. 123, 124 y 125).

Finalmente, el 22 de julio el Comandante General de la Haza, en oficio al Ministro de Guerra y Marina[72], le expresaba que al asumir el cargo de su antecesor, tuvo la intención de presentar el informe respectivo y darle a conocer el estado en que se encontraban, su servicio actual y mejoras a introducir para ponerlas en el pie de fuerza y disciplina que necesitaban para repeler un ataque del enemigo, en

1. TORRE JUNÍN	**a. En lo material** - Concluidas, bajo la dirección del Ingeniero M. Echegaray, una serie de trabajos en las piezas para mejorar su operación, así como instalación de pescantes para el manipuleo de munición, y mejoras en la ventilación del polvorín. - Por iniciar había obras en el terraplén, en el blindaje de la sección de mar y un par de pescantes dentro de la torre para la carga de los cañones. **b. Sobre personal** - Necesidad de asignar dotación para atender a su servicio.
2. TORREÓN MANCO CÁPAC	**a. En lo material** - El Ingeniero Echegaray no había ejecutado obra alguna. El Ministro de Guerra y Marina recordaba a la Comandancia General, que dicho ingeniero estaba a sus órdenes para ejecutar obras. **b. Sobre personal** - Para las 4 piezas Vavasseur tenía 2 condestables y 2 marineros. La guarnición necesaria debía constar de 60 plazas, a relevarse quincenalmente. El Jefe del Detall, Alzamora, consideraba sin embargo, que solo era necesario un condestable para las 4 piezas, y que el excedente debía enviarse a la Torre Junín, que no lo tenía; que el número de marineros debía ser 20, esto es, 5 por pieza, y que los otros 40 para completar 60, debían ser soldados de la Columna 2 de Mayo, es decir, en cada pieza 5 marineros y 10 soldados. La Comandancia General apoyaba esta sugerencia, y el Ministro de Guerra y Marina la dejó en libertad de resolver.
3. BATERÍA AYACUCHO	**a. En lo material** - En obra la reparación del glacis de la fortificación y colocación en toda la extensión perimétrica de una capa de cal y cemento romano; reforzamiento de la corona circular del muro por delante del sector de tiro. Estas obras fueron ejecutadas por el contratista particular, ingeniero N. Elmore, pero no a satisfacción. - Pendiente de ejecución por el ingeniero Echegaray: componer el techo del polvorín; refaccionar una de las cuadras de alojamiento. - Confección e instalación de un piñón para una de las piezas. **b. Sobre personal** - Sin información.

4. TORREÓN INDEPENDENCIA	**a. En lo material** - La "macadanización" de las explanadas a cargo del Ingeniero Echegaray. - Los jefes y oficiales carecen de alojamiento y resguardo del sol y lluvia, y su ausencia genera problemas. **b. Sobre personal** - Solo hay un marinero por pieza, que se ocupa del aseo. Para ambas piezas cuenta con un condestable; 2 soldados para vigilar la entrada. Los marineros, soldados y condestable, de la Columna 2 de Mayo, se relevan diariamente. Con estos efectivos imposible hacer ejercicio alguno. - Además se pedía el desalojo del batallón Callao N° 4 de los departamentos que fueran construidos para la gente de las baterías, aunque se reconocía traería problemas al citado batallón. De paso se informaba que en dicho cuerpo se habían presentado casos de viruela, por lo que era necesario su reemplazo total. Alzamora opinaba sobre lo sensible que era que esta batería con dos magníficas piezas Blakely de 11 pulgadas, fuera inútil en un caso urgente por falta de personal que la sirviera. Necesitaba contar con una dotación fija, instruida y disponible a toda hora, para que así "pueda este fuerte corresponder a lo que el Gobierno y la Nación tienen derecho de esperar en caso de ataque del enemigo, específicamente si este es nocturno". Respecto al relevo del batallón Callao N° 4, pedía su relevo por las razones expuestas. Por su parte, la Comandancia General expresaba que en igual condición se encontraban las demás fortalezas, habiendo prevenido al Jefe del Detall para que, poniéndose de acuerdo con sus jefes, informase a la brevedad posible sobre la dotación que debía atender el mejor servicio en estado de guerra. En su proveído del 25 de julio, el Ministro Mendiburu aprobó y ordenó el relevo del batallón.
5. BATERÍA SANTA ROSA	**a. En lo material** - El trabajo de reparación del muro frente al mar se encontraba paralizado quedando abandonados los materiales y desmonte. - El tendido de la línea telefónica estaba paralizado, luego de llegar hasta el muro del frente. - Por concluir el tendido de una tubería de agua. - El Ingeniero Echegaray se había limitado a enviar un ingeniero para determinar la elevación del fuerte sobre el nivel del mar, e inspeccionar el estado general de la batería: el techo del polvorín en mal estado, por lo cual se lo había apuntalado provisionalmente.

	- Marineros y soldados de la guarnición, rasquetean los cañones para su posterior pintado. **b. Sobre personal** Cuenta con un condestable y 6 marineros que revistan en la Columna 2 de Mayo. Alzamora, manifestaba a su vez, que estando el Ingeniero Echegaray a las órdenes de la Comandancia General, él ignoraba los trabajos por ejecutar, y que solo conocía por los informes recibidos, lo que se estaba ejecutando. El proveido del Ministro recaido en el oficio de elevación de la Comandancia General decía que el Ingeniero Echegaray debía informar al Jefe del Detall sobre lo hecho y lo proyectado, entre ello retirar el desmonte y pedir informe al Director de Telégrafos sobre la paralización del tendido telefónico.
6. DETALL DE LAS BATERÍAS	El Jefe de esta oficina, Alzamora, informaba el 22 de julio a la Comandancia General, de su frustración, a pesar de su buena voluntad, para establecer lo más pronto posible el buen servicio del Detall y por consiguiente, de todo el sistema de baterías. Decía que el 8 de julio elevó el pedido por los artículos más indispensables para cumplir con el Art. 3° de la resolución suprema del 27 de junio. Desde aquella fecha el pedido no había sido atendido y por lo tanto, su labor de secretaría y archivo no la podía cumplir a cabalidad, y para ello pedía que el Ministro de Guerra y Marina tomase interés en resolver la situación. No se hizo esperar ésto último, y el 23 el Ministro Mendiburu comunicaba haber ordenado pagar tales gastos.
7. ESTUDIO SOBRE EL LUGAR "EL CABALLERO DE CASASMATAS"	Para estudiar la conveniencia de colocar 4 cañones de grueso calibre en el lugar referido, la Comandancia General nombró una junta compuesta por R. Delfín, J.B. Huertas, E. Latorre y el ingeniero Echegaray. Luego de inspeccionar el sitio, la junta elevó el resultado de la misma el 16 de julio, concluyendo que el sitio no era conveniente, excepto para piezas de campaña para la defensa del Castillo por el lado de tierra. El Ministro de Guerra y Marina, en su proveido del 25, manifestaba: "No tratar más este tema visto lo contundente del informe". Sin embargo, pedía opinión sobre la conveniencia de montar 4 cañones de grueso calibre en la antigua batería Zepita, que en su concepto cubriría y defendería el lado de la Mar Brava con la ventaja consiguiente a la mayor proximidad a los buques enemigos y al alcance de esas mismas piezas. "De ese modo, decía, se aprovecharían las explanadas existentes, ahorrándose tiempo y gastos en otros menesteres".

base por supuesto a todos los informes de los jefes. Sin embargo, en vista de las consultas planteadas por el Jefe del Detall, el informe que elevaba en esta ocasión era parcial, como parciales habían sido los informes de los jefes que había tramitado por conducto de la Dirección de Guerra, anteriormente resumidos.

De la Haza manifestaba haber cumplido con las prevenciones del Ministro, de fecha 20 de julio en lo relativo a Marina, pero decía haber graves inconvenientes, ya comunicados a la Dirección de Guerra, como:

1. No disponer de personal suficiente, en particular en el Torreón Independencia, que solo tenía 3 personas para su aseo y 2 soldados para su vigilancia;
2. Las demás carecían de la dotación necesaria;
3. En esta situación no se había podido realizar ejercicios doctrinales que permitieran a los encargados del manejo de sus piezas la práctica tan necesaria e indispensable que el mismo Ministro aconsejaba en su oficio del 20.
4. Remitía la relación de la fuerza de línea (permanente) y de reserva con que era necesario dotar a las baterías.
5. Remitía instrucciones al Jefe del Detall, concretándose por ahora en que era indispensable dotarlas de marineros y tropa suficiente.

En efecto, el mismo 22 de la Haza dictaba sus instrucciones al Jefe del Detall, acordes con aquellas recibidas del Ministro de Guerra y Marina y para su mejor cumplimiento las complementaba así:

> "1°. Declarado en campaña el Ejército y Armada, con motivo de la actual guerra con la República de Chile, el servicio de las baterías debe hacerse conforme a lo prevenido por las ordenanzas y resoluciones vigentes;
>
> 2°. En lo sucesivo no se relevarán los destacamentos de los fuertes por motivo alguno sin orden de esta Comandancia General, comunicada por conducto de US. a fin de que puedan adquirir las instrucciones tan necesarias en el ejercicio de cañón que deberá tener lugar mañana y tarde.
>
> 3°. Desde el día de mañana (23) habrá un fuerte de guardia, cuyo distintivo será el pabellón nacional. Este servicio que comenzará por el jefe de mayor graduación y sucesivamente hasta el de menor clase será de 24 horas contadas de 5 a 5 de la tarde, durante el cual, los jefes, oficiales y tropa pertenecientes a aquel fuerte, no podrán separarse de sus puestos.
>
> 4°. Al terminar el servicio de que se ocupa el artículo anterior, el Jefe del fuerte pasará a US. por escrito un parte circunstanciado de las ocurrencias que hayan tenido lugar durante su facción, el que US. remitirá a esta Comandancia General.

5°. Desde el tiro de cañón de 6 p.m. que anuncia quedar cerrado el puerto, los jefes, oficiales y tropa de las baterías permanecerán en sus puestos, sin excusa o pretexto alguno.

6°. US. nombrará con 24 horas de anticipación, el Jefe de Día que debe hacer ese servicio.

7°. En el caso de presentarse el enemigo a la vista, dos tiros de cañón disparados con dos minutos de intervalo será la señal de prepararse al combate.

8°. US. por su parte agregará a estas prevenciones, las que a su juicio tiendan a sistematizar el servicio de baterías de tal manera, que ellas puedan estar expeditas para repeler al enemigo a cualquier hora del día o de la noche".

En su proveído a este oficio, de fecha 23 de julio, Mendiburu decía textualmente:

"Contéstese enterado, y que son muy buenas las instrucciones que me acompaña. Que se le faculta para mandar venir marineros honrados y aparentes para el servicio, incorporándolos a la Columna 2 de Mayo con los goces acostumbrados, por manera que estos individuos distribuidos en las baterías en el número que el Comandante General quiera, cumplan en ellas todas las obligaciones consiguientes al Servicio para el cual se les necesita".

Conviene aclarar que en este informe de la Haza no podía referirse al batallón de Artillería Naval antes mencionado, por haber sido incorporado días después.

El 12 de agosto, sin embargo, el Comandante General informó al Ministro de Guerra y Marina[73] que el 11 se había realizado con la batería Santa Rosa un ejercicio de fuego, durante el cual sufrió un accidente que privó a la Nación de un elemento importante, sin que felizmente ocurrieran desgracias personales. La falla se produjo cuando al cuarto tiro del cañón izquierdo Blakely, saltó "el grano" en dos fracciones rompiendo los zunchos que reforzaban el oído, quedando por consiguiente inutilizada la pieza. Como, según indicase el jefe de dicha batería, los zunchos del cañón derecho no estaban en buena condición, como medida preventiva se suspendió el fuego. Informaba, asimismo, haber nombrado una junta compuesta por los coroneles graduados J.B. Huertas, R. Delfín, teniente coronel graduado E. La Torre, el Inspector de Máquinas S. Cock, el Director de Obras de la Factoría Naval J. Soulsby, el 1er. Maquinista J. Armstrong y el teniente 2° B. Carrasco, "que posee vastos conocimientos en la materia". La junta realizaría a la brevedad un detenido examen de todas las piezas de artillería en la plaza, principiando por los Blakely, que le inspiraban poca confianza. El resultado respecto de cada una de las piezas

según el sistema a que pertenecieran, cuanto a sus montajes, se elevaría a ese Ministerio. Entre tanto, el cañón inutilizado sería reemplazado por un Parrot de a 300, que era mejor a juicio de esa Comandancia, así como otro Rodman de a 500 ánima lisa, pero cuya decisión final la dejaba en manos del Ministro. Es probable que el juicio de la Haza sobre los cañones Blakely se basara en lo sucedido con el de igual sistema en el "Cañón del Pueblo" en mayo de 1866, así como en los de otras baterías que presentaron dificultades.

Pero el 27 de agosto de la Haza, en contestación a un oficio del Ministro de Guerra y Marina, informó que el cañón Blakely de a 500 de la batería Santa Rosa no había sido cambiado aún, al haber dispuesto el Gobierno que el *Chalaco* llevase al Sur un cañón de a 300 sacado de los depósitos de Santa Rosa. El embarque en el citado transporte obligó a suspender los trabajos, pero terminado aquél y cumpliendo sus órdenes, el oficial Guerrero continuó con su cometido y habría avanzado más "si el capitán de navío Villar hubiese puesto el contingente de su acreditada inteligencia para lograr el fin que me había propuesto".

Como el *Chalaco* llevó al Sur casi todo el material que se necesitaba para sacar del fuerte un cañón de a 500, por economía se buscó en el Arsenal lo que se necesitase. Ello causó la demora en el traslado de un Rodman de a 500 en lugar del Blakely de a 500, que en nada servía para combatir, pues había disponibles 13 gruesos cañones (aparte de los que tenían los buques de guerra) para rechazar cualquier agresión de los enemigos "que esperaba rechazar con ventaja. Una semana después de que se atiendan los pedidos que se han elevado, el fuerte Santa Rosa quedará perfectamente expedito con ayuda de su jefe el capitán de navío Villar o sin ella".

En los primeros días de setiembre fue nombrado Jefe de la Torre de La Merced, el capitán de navío graduado Emilio Díaz, en reemplazo del coronel Guillermo Smith. Con tal motivo, el 9 de setiembre Díaz presentó al Jefe de Estado Mayor de las Baterías, Alzamora, el respectivo parte de asunción del mando con las formalidades debidas y conforme a inventario, que adjuntaba, haciendo notar que en lo referente a montaje y útiles todo estaba en las mejores condiciones, mas no así en cuanto a los trabajos emprendidos por el ingeniero Echegaray, que avanzaban muy lentamente. Advertía Díaz, que esas obras eran de mucha importancia, debiéndose activarlas y concluirlas lo más pronto posible. Entre los ítems del inventario, es oportuno resaltar los que siguen:

2	Cañones Armstrong de 10 pulgadas
25	Bombas de casquete
63	Bombas de segmento
38	Bombas comunes
25	Bombas del sistema Palliser
101	Espoletas de percusión
135	Estopines de fricción
9	Saquetes de 45 libras, con pólvora
22	Saquetes de 35 libras, con pólvora
24	Saquetes de 4 libras, con pólvora
1350	Libras de pólvora Armstrong en barriles
1	Telémetro

En el proveido del 14 de setiembre que emitiera el Ministro Mendiburu respecto al oficio del 10 de Comandante General de Marina, se consignaba la decisión de comunicar al ingeniero Echegaray a que ponga más empeño en concluir las obras en las baterías, habiéndose pedido al Ministro de Hacienda que la Caja Fiscal del Callao atendiera los gastos y jornales atrasados, y los que se necesiten en el futuro hasta la conclusión de su comisión. Asimismo, que el ingeniero Echegaray informase cuanto se le debía hasta la fecha, debiendo dar cuenta también de todo al Comandante General[74].

De un expediente referido a condestables y marineros para las baterías del Callao, que comprende una serie de comunicaciones cursadas entre el 8 de setiembre y el 2 de octubre a través de la Jefatura de Estado Mayor de las Baterías, se puede observar que el 26 de junio el Prefecto del Callao, cuando aún tenía a su cargo dichas baterías, había establecido como planta ocho condestables de 1ra. y 20 marineros, pertenecientes a la Columna Veterana 2 de Mayo, a cargo del coronel J.B. Huertas, jefe del Torreón Manco Cápac.

Los informes indican que faltaban condestables en las baterías Ayacucho, Junín y La Merced, y que solo había 16 marineros. De los diversos oficios tramitados ante el Ministro de Guerra y Marina se desprende que no era fácil conseguir condestables, debido a que su sueldo era de 45 soles, ni marineros cuyo sueldo era de 16 soles. Aparece también, que la dotación de ocho condestables llegó a completarse con dos alumnos provenientes de la Escuela de Condestables de la fragata *Apurímac*. Entre las medidas para incentivar la captación de marineros, estuvo la de otorgarles una ración de armada como si estuvieran embarcados, quedando encargado el Comandante General de Marina de hacer los esfuerzos más grandes para completar 40 marineros. Los condestables también gozarían de la ración de armada[75].

El 22 octubre, el jefe de la Torre de La Merced, capitán de navío E. Díaz se refería a una solicitud para el cambio del condestable por otro que reuniese las condiciones de aptitud y conocimientos de su profesión[76]. El Jefe de Estado Mayor, Alzamora, pidió informe al jefe de la Columna Veterana de Artillería 2 de Mayo, coronel Huertas, quien con fecha 24 absolvió la consulta en los términos que se resumen a continuación.

Según resolución suprema la planta de condestables de la Columna era de 8, los que estaban distribuidos uno en cada una de las baterías: Junín, Ayacucho, Independencia y Santa Rosa; dos en la batería Manco Cápac con cuatro cañones; uno en la Batería de Saludos y uno destacado en la Comandancia General de Baterías.

Según Huertas, este tema lo había tratado anteriormente con Díaz, a quien le sugirió buscar un condestable que lo satisfaciera para darle de alta, pues en aquel entonces había una vacante. Pero en este momento ya no se podía por estar completos. Sin embargo, explicaba Huertas, que en la batería La Merced existía un marinero de apellido Rosso con aptitudes que en su oportunidad satisfacieron al anterior jefe de la batería, coronel Smith, ya fallecido. Rosso tenía muchos años en esa batería, así como los conocimientos para ocupar la plaza de condestable, y si no lo era fue por falta de vacante. A Rosso se le abonaba una gratificación, por lo que estaba contento y servía bien. Se le podía ascender, pero como en esa batería había solo 4 marineros, se quedaría con tres para el servicio de dos cañones.

Por su parte, Alzamora opinaba que era conveniente aumentar en dos la planta de condestables proponiendo para La Merced al condestable N. Cabezudo que desempeñara ese cargo en el *Huáscar* y que por estar enfermo se encontraba destacado en el Departamento.

El Comandante General de Baterías, de la Haza, al tramitar este expediente, sugirió que no solo se aumentase la planta en dos condestables, sino en cuatro, llevándola a doce, que eran necesarios para atender 16 piezas que iban desde las 250 hasta 1000 libras inclusive. El 31 de octubre, el Ministro de Guerra y Marina aprobó el planteamiento del almirante de la Haza, y lo autorizó a contratar los condestables necesarios.

En el curso de la primera quincena de noviembre, los jefes de las baterías La Merced y Santa Rosa, capitanes de navío E. Díaz y M. Villar, respectivamente, elevaron informes al Jefe de Estado Mayor de Baterías, Alzamora, sobre la lentitud y paralización de las obras civiles en los fuertes bajo su mando, iniciadas meses atrás bajo la dirección del ingeniero M. Echegaray. El más radical era Díaz, quien declinaba toda responsabilidad por lo que pudiera ocurrir en caso de un combate[77].

Estos informes fueron tramitados por el Comandante General de Baterías al Ministerio de Guerra y Marina, agregando que la paralización no solo afectaba a esas dos baterías sino a todas. El 22 de noviembre, luego de varias tramitaciones, el Ingeniero Echegaray informaba al Jefe del Cuerpo de Ingenieros Militares, E. Habich, en síntesis como sigue:

1. Que la causa de la paralización radicaba en la insuficiencia de fondos, que no se dio mientras la Aduana del Callao, cumpliendo órdenes del Ministro de Hacienda, los entregaba semanalmente para hacer frente al pago de planillas y de materiales. En esa situación, se trabajó con empeño y con actividad. Esto duró hasta el 20 de agosto, cuando la Aduana dejó de aportar fondos por orden del Ministerio de Hacienda.
2. El Ingeniero Echegaray decidió gestionar semanalmente ante el Ministro de Hacienda, pero sin lograr verlo en días y noches. La paralización de las obras, motivo de los informes de Díaz y Villar, se debía a la falta de materiales, porque si bien se había obtenido algunos fondos, ellos fueron para pagar preferentemente a los operarios, sin que alcanzara para los materiales.
3. Este desequilibrio había llevado al retiro de dos ingenieros. Su inasistencia a las baterías se debía a que Habich le "recomendó atender a los estudios de la topografía de los alrededores del Callao en unión con otros ingenieros, para formular un plan de defensa de este puerto por el lado de tierra".
4. Con el nombramiento de un ingeniero auxiliar, las obras recibieron un nuevo impulso, pero si no se pagaba cada sábado los jornales, él no podía asumir responsabilidad. De todo esto tuvo conocimiento oportuno el que fuera Ministro, general Mendiburu.
5. Finalmente, Echegaray solicitaba a Habich que pidiera al Ministerio de Guerra y Marina, recabase las órdenes para el pago puntual de las obras, o, decía, "relevarme del cargo de refacción de las Baterías que sin eso no puedo atender debidamente".

El mismo 22, Habich planteó tres medidas para subsanar en el futuro que el avance de las obras fuera acorde con su importancia y urgencia:

1. Que los trabajos de importancia fueran ordenados por el Ministro de Guerra y Marina; y que las refacciones de costo inferior a 100 soles quedasen a la decisión del Comandante General de Baterías, de acuerdo con el ingeniero Director de la obra.
2. Que para cada obra se confeccionase un presupuesto, que permitiera conocer de antemano el costo probable, cuyo monto sería aprobado por el Ministro.

3. Que en las difíciles circunstancias en que se vivía, el pago puntual de las obras según presupuesto, sería pedido por el ingeniero Director de las obras.

Según Habich, siguiendo este sistema de presupuesto, que permitía conocer lo que se podía hacer y su costo, se podría impulsar los trabajos.

Para el problema del momento, es decir, continuar con las obras paralizadas, era necesario cancelar todas las deudas pendientes por materiales.

El 24 de noviembre el Ministro de Guerra y Marina, general Manuel G. La Cotera, que había asumido el cargo desde el 16 de octubre por renuncia de Mendiburu por motivo de salud, aprobaba el sistema propuesto por Habich, quien debía informar con exactitud la cantidad que se adeudaba por las obras hechas en las baterías.

El 27 de noviembre, el Comandante General de Baterías, propuso al Director de Guerra el nombramiento del capitán de navío Diego de la Haza como comandante de las baterías de 1,000 en reemplazo del capitán de fragata L.G. Astete, quien en la fecha había viajado en comisión de servicio a Panamá. El Comandante General resaltaba los conocimientos y méritos contraidos del propuesto en su larga carrera y prestigio, todo lo cual lo hacía acreedor a la consideración del Supremo Gobierno. Por otro lado, el Comandante General de Baterías oficiaba al Director de Guerra a pedido del Jefe de la batería Santa Rosa, Villar, para que se nombrara al capitán de corbeta graduado José Aniceto Zavala a la Batería, al haber sido nombrado el teniente 2° Bernabé Carrasco a cargo de la lancha Herreshoff *Alianza N° 2*, propuesta que fue aprobada por el Ministro La Cotera el 13[78].

Respecto a la comisión de Astete, en realidad fue a los Estados Unidos, y es por eso que el 20 de diciembre, el Encargado de Negocios del Perú en ese país, J.C. Tracy, ofició al Ministro de Relaciones Exteriores acusando recibo de la carta por la cual se le pedía prestar todo el auxilio y protección que pudiera necesitar en el cumplimiento de las instrucciones que tenía del Gobierno. Tracy decía que lo haría "no solo porque es mi deber hacerlo, pero porque me será muy satisfactorio adelantar, en cuanto me sea dable, el importante asunto que se le ha confiado".

El 4 de diciembre, el coronel graduado Enrique Bonifaz, nombrado el 2 de noviembre jefe de la Torre Junín, informaba al Jefe de Estado Mayor de Baterías, Alzamora[79], haber asumido en el día el mando, según inventario, del que se reproduce solo lo que sigue:

2 Cañones Armstrong, completos
1 Teléfono de jebe (sic)
1 Plano de la Torre
25 Bombas de casquete
67 Bombas de segmento
74 Bombas comunes
48 Bombas de acero
25 Balas de acero
25 Balas Palliser
13 Tarros de metralla
48 Platillos de cobre para las bombas de acero
125 Espoletas de percusión
191 Estopines de fricción
3,245 Libras de pólvora Armstrong
400 Libras de pólvora fina N° 2 para bombas
141 Saquetes de 35 libras
10 Saquetes de 45 libras
14 Saquetes de 4 libras

El 7 de diciembre el jefe del Torreón Manco Cápac, coronel J.B. Huertas, informaba al Jefe de Estado Mayor de Baterías, que en cumplimiento de lo ordenado el 1° de diciembre por el Comandante General de Baterías, se realizó un ejercicio de fuego con los cuatro cañones Vavasseur[80], sin novedad, y adjuntaba los resultados como sigue:

CARGA										
N° de disparos	N° de la pieza	Pólvora Armstrong del país Libras	Proyectil sólido fundido*	Alza	Deriva	Trayectoria	Rebotes	Retroceso Mts.	Distancia al blanco Mts.	Observ.
1	1	35	1	6	1°	11"	3	1.16	2,320	Poco corto a la derecha
2	4	35	1	6½	1	9	2	1.77	2,320	Menos corto a la derecha
3	3	35	1	6½	---	11	3	0.58	2,320	Cerca
4	2	35	1	6½	1	10	2	1.41	2,320	Buena dirección
5	1	35	1	6½	½	10	2	0.68	2,320	Al blanco
6	4	35	1	6½	1½	9	2	1.92	2,320	Al blanco
7	2	35	1	6½	1¾	9	2	2.23	2,320	Poco a la derecha
8	3	35	1	6¾	2	9	2	1.58	2,320	Poco a la derecha

* Fundido en la Factoría Naval de Bellavista

Cabe aclarar, que el 16 de agosto este torreón hizo ejercicio de fuego, cuyos disparos según informe de La *Patria*, fueron bastante rápidos y precisas las punterías. El 29 de setiembre realizó otro ejercicio, pero esta vez para "probar nuevos proyectiles fundidos en Bellavista".

2.6.3. Los monitores en la defensa de puertos y otras consideraciones

Desde que en mayo se decidiera el viaje de los monitores *Atahualpa* y *Manco Cápac* a Arica, estaba claro que era para reforzar su defensa. Con tal objeto zarparon el 15 de mayo integrando el convoy a órdenes de Grau, quien en cumplimiento de las instrucciones regresó al Callao ese mismo día al haberse presentado una falla en la planta de ingeniería del *Atahualpa*. Desde el 16 los monitores permanecieron fondeados en el Callao, sometidos a ciertas reparaciones y otras actividades.

Está claro también, que dadas las características de estos buques, en el puerto en que se establecieran actuarían como parte de sus defensas. Desde el 25 de mayo, ya en Arica, Prado planteó que los monitores una vez compuestos y listos, se desplazaran a Arica[81] en especial porque en esos días la situación era favorable en razón de la fallida excursión de Williams al Callao, opinando incluso que llegasen primero a Arica y luego, aprovechando cualquier coyuntura favorable, situarlos en Iquique. La presencia de buques peruanos hostigando las líneas de comunicación marítima chilena, contribuía a distraer su atención, ventaja que se debía aprovechar para el desplazamiento hacia Arica, en donde "estarían perfectamente resguardados e imponiendo respeto y zozobra al enemigo".

Aquí conviene resaltar la contradicción de sus pensamientos. Si en Arica estarían perfectamente resguardados merced a las baterías con que contaban esa plaza, ¿quién los resguardaría en Iquique, en donde no había fortificación alguna? De todas maneras, la salida de los monitores obedeció a una orden previa de Prado, conforme a lo expresado en su carta del 16 de julio a La Puerta.

La Dirección Suprema de la Guerra, decidió que fuera el *Manco Cápac* el que se desplegara a Arica y que el *Atahualpa* permaneciera en el Callao. Es por este motivo que al tratar de las defensas de estos puertos, se incluirá a los monitores como queda dicho, y se tratará algunos otros temas relacionados con ambos hasta el fin del año. Es oportuno, sin embargo, dejar establecido que la información disponible de ambos monitores, para este periodo, es escasa. Asimismo,

esta decisión afectaba a la 3ra. División Naval, pues la dejaba fracturada con el Comandante General en Arica.

2.6.3.1. Monitor Atahualpa

El Secretario de la Dirección Suprema de la Guerra, Álvarez, en oficio del 1° de julio, manifestaba al Ministro de Guerra y Marina que en su anterior del 29 de junio, le había trasmitido la orden del Director Supremo de la Guerra, Prado, sobre lo necesario que era mandar remolcados a Arica al *Atahualpa* y al *Manco Cápac*. Prado le ordenaba insistir en el ánimo del Ministro sobre el particular, reiterándole la consideración de que la escuadra en Arica defendía la Capital de la República, haciendo imposible un desembarco del enemigo en las costas vecinas de ella, pues necesitaría para tal empresa levantar el bloqueo de Iquique, y abandonar Antofagasta para exponer su ejército en una campaña llena de incertidumbres[82]. Hasta donde se conozca, no hubo contestación del Ministro.

En relación al viaje del *Atahualpa* a Arica, la opinión de La Puerta era que no pasaría de la isla de San Lorenzo. Esto llevó a Prado a manifestarle el 4 de junio, que los informes dados para tal opinión eran muy desfavorables y que "si bien es cierto que sus calderas están muy viejas", con la reparación que se le practicase podría realizar el viaje a Arica con sus máquinas y a remolque. Prado era un convencido de la importancia de la presencia de los monitores en ese puerto, pues en el Callao, decía, no lo era tanto, habida cuenta de su buena fortificación[83].

Este tema del viaje del *Atahualpa* a Arica, también se había venido tratando en forma personal entre Prado y su comandante, capitán de navío Gregorio Miró Quesada, y al efecto se transcribe una misiva de éste último del lunes 9 de julio a Prado[84]:

> "Con fecha 20 del pasado (junio) escribí a V.E. contestando su favorecida del 5 (junio) que recibí con mucho retardo y manifestándole el estado actual de este monitor.
>
> En esa misma carta decía a V.E. que a mi juicio tanto este buque, como el *Manco Cápac*, se hallan en condiciones de poder emprender un viaje a Arica, siendo remolcados.
>
> Con el objeto que no quede la menor duda de que este monitor se halla en estado de poder salir a la mar y prestar buenos servicios en la actual guerra, el domingo último (8) salí a hacer un ejercicio general y navegué hacia el Sur, saliendo por el Boquerón hasta colocarme frente a Chorrillos a fin de encontrar alguna marejada y adiestrar la gente en el ejercicio de artillería y hacer puntería con balance.

Con las portas abiertas y subiendo y bajando las planchas que les he colocado exteriormente, he recibido la mar en todas direcciones, sin que entre a la torre, e hice ocho disparos con bala y bomba sobre blanco, con muy buena puntería.

Por el resultado obtenido en esta prueba, se ve que los monitores, no solo pueden batirse en las aguas tranquilas de los puertos, sino que en alta mar, hallándose ésta en las condiciones ordinarias de nuestra costa, pueden hacer uso de sus cañones, con mejor resultado que cualquiera otra clase de buque por sus cortos balances.

La máquina ha funcionado en esta operación durante doce horas consecutivas con la mayor regularidad, y las calderas cuya presión ha variado de 12 a 17 libras de vapor, no han sufrido el menor accidente, obteniéndose un andar medio de cinco millas. Verdad es que no puedo garantizar el que siempre suceda lo mismo, pues V.E. sabe el mal estado de las calderas; pero si esto puede subsanarse con la buena voluntad mía y la de los jefes, oficiales y adiestrada tripulación que sirve a mis órdenes, por tomar una parte más activa en la guerra y con un constante trabajo para conservar el buque en el mejor estado posible, es de esperarse que siempre obtengamos un resultado igual al del domingo (8).

Quizás sea importuno distrayéndolo a V.E. en medio de sus multiplicadas atenciones, pero le suplico me dispense considerando que lo hago movido por el deseo de que hagamos algo de utilidad para el país, llevándonos V.E. por lo pronto a Arica y nos saque de la triste situación en que nos encontramos en el Callao, envidiando la mejor suerte de nuestros compañeros".

Carta muy significativa e interesante, porque recuerda la participación de los monitores en la Escuadra de Evoluciones, durante la cual realizaron tres ejercicios de tiro en alta mar, con buenos resultados. Además, revela el sumo interés de luchar por la patria, aún a bordo de un buque que no reunía las capacidades necesarias para combatir con los blindados chilenos.

Por otro lado, Prado en carta del sábado 4 de julio a La Puerta, le manifestaba reconocer que para contrarrestar la superioridad marítima chilena era necesario adquirir uno o dos blindados poderosos; algo difícil de lograr. Como alternativa consideraba repotenciar los monitores haciendo "construir en Estados Unidos calderas nuevas", contratando en este último país caldereros aparentes que vinieran al Callao a instalarlas. Estimaba las obras en unos seis meses. Por lo tanto, había que enviar sin pérdida de tiempo un comisionado activo e inteligente, es decir, hábil y apto. Así pues, para Prado "transformando nuestros monitores hoy casi inservibles en dos poderosos buques, acaso podrían darnos en breve tiempo, la superioridad marítima en el Pacífico"[85].

Consideraba Prado, según su carta del martes 10 de julio, que ese comisionado debía ser el ingeniero Eulogio Delgado, a cuya reconocida actividad e inteligencia, agregaba su dominio del inglés y sus relaciones en ese país, particularmente con los mismos fabricantes, debiéndosele enviar a la brevedad posible. Según Bennet, los fabricantes de la maquinaria de estos monitores eran Niles Tools Works, Hamilton, Ohio. Sin embargo, Carrillo en su informe de 1869 y Grau en su *Memoria* de enero de 1878, manifiestan que la maquinaria fue construida por Ericson.

En carta del 8 de agosto a La Puerta, Prado volvió a recomendar que las calderas de los monitores se construyeran del mejor material y para ello había que encargarlas al constructor original y comentaba:

> "Haya o no haya guerra, es una obra que forzosamente tiene que practicarse. Con mayor razón estando como estamos, en guerra que parece durará mucho y con tanta mayor razón, no pudiendo, como no podemos, conseguir un blindado y pudiendo ser nuestros monitores *Manco Cápac* y *Atahualpa*, una vez cambiadas las calderas, mucho más poderosos que los blindados chilenos y adquirir nosotros, por consiguiente, la superioridad marítima que ahora tiene el enemigo".

No se sabe quién era el asesor naval que supuestamente, podría estar influyendo en Prado para emitir tales conceptos. En Arica se hallaban Montero, Grau, More, García y García, y otros jefes y oficiales de marina, pero en el Estado Mayor de la Dirección Suprema no había marino alguno. Eso de que cambiando las calderas, por más nuevas que fueran, los monitores serían más poderosos que los blindados chilenos era, por decir lo menos, una insensatez. Grau en su *Memoria* expresaba que luego de concluidas las reparaciones en el *Atahualpa*, "el buque podrá prestar, como fortaleza, importantes servicios".

El 10 de agosto insistió Prado con aquello de las calderas nuevas, pero ya decía que a lo sumo costarían 30 o 40 mil libras, y reiteraba el envío de un comisionado. La aspiración de todos, decía, era adquirir blindados. Ya que eso no era posible "poniéndoles calderas a nuestros monitores podremos contar en breve tiempo con dos poderosas naves que nos servirán como los blindados".

Pasó más de un mes y el 21 de setiembre escribió a La Puerta sobre su encargo de las calderas, recalcando que tomaría poco tiempo y que a lo sumo costaría 100,000 soles. Así se tendría dos buques poderosos, pudiendo consultarse en la nueva construcción "mayor fuerza en su máquina para dar más andar en los buques".

Otro error. Las máquinas de los monitores, como sucedió con las del *Huáscar, Independencia, Unión,* y sucede hoy con cualquier máquina a vapor, estaban diseñadas para funcionar con una presión

de vapor determinada, pero el cambio de calderas no alteraba su potencia y, por lo tanto, no les concedía mayor andar a los buques. Todo lo que se obtenía era una garantía en el suministro de vapor a la presión adecuada, sin que se experimentase fallas. De todas maneras, no se ha encontrado documentación que demuestre un acuerdo a nivel Gobierno para la fabricación de las calderas.

Esa insistencia ante La Puerta sobre el cambio de calderas, que fuera retrasmitida al Ministro de Guerra y Marina, se convirtió en acciones dentro del ámbito de la Comandancia General de Marina, la que, en búsqueda de informes, solicitó opiniones al Comandante del *Atahualpa*, capitán de navío Gregorio Miró Quesada, y al Mayor de Órdenes del Departamento, capitán de navío Amaro G. Tizón, que además tenía una connotación adicional, como era la propuesta de Miró Quesada para el cambio de su artillería.

Efectivamente, Miró Quesada daba como sustento para el cambio de artillería, las opiniones de los capitanes Reed, Noble, y del Comandante de Artillería de Estados Unidos, y tomando como referencia lo acontecido en el combate de Angamos, deducía que la artillería del monitor era ineficaz contra la coraza de los blindados chilenos, aún a corta distancia, por lo que concluia afirmando que con dos cañones Krupp de retrocarga de 18 a 20 toneladas "quedaría convertido en una poderosa máquina de guerra", solicitando que previamente a un pedido se nombrara a un ingeniero inteligente, esto es, hábil y apto, que examinara el espacio disponible, preparase planos, determinara la dimensión de los cañones, sus montajes, tipo de frenos o compresores, para controlar el retroceso.

Al elevar Tizón el 23 de octubre[86] la propuesta de Miró Quesada, comentaba a su vez estar informado que ya se había encargado calderas para cambiar las del *Atahualpa*, y como ello hacía pensar en una decisión formal de reparar el buque, cumplía con tramitar el oficio de su Comandante, quien proponía el cambio de la artillería de ánima lisa por otra equivalente en su peso pero rayada, y por lo tanto de más poder para combatir a los blindados chilenos.

Según Tizón, la propuesta era digna de aceptarse, pues quedaría convertido en "poderosa máquina de guerra", para lo cual se necesitaba pedir a Europa cañones de retrocarga, por ser los sugeridos por su comandante como los más aparentes, habida cuenta del espacio disponible y necesitar nuevos sirvientes cada pieza. Según decía, un ingeniero inteligente podía levantar el plano detallado del interior de la torre, y determinar la dimensión de los cañones, sus montajes y tipo de frenos para contener el retroceso en los disparos.

La modificación indicada también debía hacerse en el *Manco Cápac* para dejarlo en iguales condiciones y "según recordará US., manifestaba Tizón al Comandante General de Marina, en el mes de abril no se llevó a efecto el cambio de artillería en ambos buques, a pesar que se reconoció desde el primer momento, las ventajas positivas que de ello se reportaría, porque entonces se trataba de alistar la escuadra en el menor tiempo posible y la reparación debía durar mucho más del plazo señalado para que todos los buques estuvieran en aptitud de zarpar de este puerto; mas hoy que las circunstancias han variado, desaparece aquel inconveniente".

El 25 de octubre, de la Haza tramitó ante el Ministerio de Guerra y Marina el informe de Tizón[87], y sobre el tema de las calderas manifestaba su opinión:

> "Al iniciarse la presente guerra, entre las medidas que en mi concepto debieron adoptarse en la escuadra, propuse las que solicitase extensivas al *Manco Cápac*, opinando que era indispensable cambiarles calderas con otras de tubos de metal y válvulas de seguridad, con la cual se aumentaría la fuerza de sus máquinas y con ellas el andar de esos buques por lo menos de 6 millas.
>
> Entonces, ya sea por el motivo que indica el señor Mayor de Órdenes del Departamento o por otro que desconozco, se desatendió mi idea. Por consiguiente al elevar la presente comunicación nada me resta agregar, desde que aun cuando se encuentren en este puerto la madera, baos y demás para la carena del *Atahualpa*, no podía llevarse a cabo por el estado de guerra en que se encuentra el país y pequeña fuerza marítima con que cuenta la nación para su defensa, salvo que el Supremo Gobierno determine otra cosa".

Buen deseo obviamente, pero las guerras no se ganan con buenos deseos. Una modificación de esa magnitud requería de dinero, que no había y de tiempo, puesto que su fabricación en Estados Unidos y transporte tomaría varios meses. Su instalación otro tanto, pues no era nada fácil, dadas las características arquitectónicas del buque, como había quedado demostrado con la reparación del *Manco Cápac*, a raíz del incendio que sufriera en 1874 y que tomó tres años en superarse, sacaría al monitor de servicio y le impediría el uso de su artillería. Sí, el dinero era básico y cómo conciliar su empleo era vital. En este sentido, por ejemplo, Prado en una carta a La Puerta el 10 agosto, le mencionaba haber recibido una comunicación del contralmirante de la Haza dándole cuenta que por no habérsele pagado sus salarios, los artesanos que trabajaban en las maestranzas del *Chalaco* y de la *Pilcomayo*, se fueron a sus casas. Le recomendaba a La Puerta que para evitar repeticiones de fatales consecuencias como

la señalada, "recomendase al Ministro de Hacienda que el pago de esos artesanos se haga con preferencia a todo otro gasto".

Todo ese esfuerzo para ganar una o dos millas en el andar, que no haría apto al monitor para combatir fuera del puerto, indica que en este aspecto la Marina no estaba con los pies sobre tierra. Pensar en ello era una pérdida de tiempo, aunque fuera un buen deseo de Prado.

Según noticia de *El Comercio* y *La Patria*, el *Atahualpa* realizó el viernes 6 de julio un ejercicio de tiro satisfactorio. El monitor zarpó a las 9.30 a.m. del Callao, y a las 12 a.m. estaba frente al islote La Horadada, a cuya altura y voltejeando hizo tiros al blanco en distintas direcciones, ya de costado, ya recibiendo de proa el mar que levantaba algo, pues había una regular brisa. La máquina funcionó perfectamente con una presión de 18 libras, 25 pulgadas de vacío del condensador y 30 r.p.m., y "un andar que silenciamos pero permite hacer viaje a cualquiera de nuestros puertos del Sur". Comentaba, también, que numerosas personas habían visto al monitor cruzar en 20 minutos el Boquerón, contados desde que enfiló el extremo sur de El Frontón hasta que hizo rumbo al puerto frente a punta Galera. En todo caso se puede calificar que fue una salida para prueba de máquinas y de artillería. El ejercicio había durado entre dos y tres horas, regresando a su fondeadero a las 7 p.m.

A los pocos días, según informe del 27 de julio del Comandante General de la 3ra. División Naval, capitán de navío Camilo N. Carrillo, el *Atahualpa* había realizado la víspera, a la 1 p.m., otro ejercicio de tiro real contra una embarcación menor como blanco. Disparó 10 tiros a bala, demostrando buena puntería al acertar un tiro en la popa de la lancha. No se registraron novedades en el ejercicio. Julio fue pues, un mes de intensa actividad para el *Atahualpa*, pues a los dos ejercicios aquí reseñados hay que agregar el del domingo 8 anteriormente descrito. El 6 de octubre realizó otro ejercicio de tiro real[88].

No hay mucha información oficial o de otro orden sobre el curso que tomara ese buen deseo de cambiar calderas y artillería a los monitores. En efecto, en la Sesión del Consejo de Ministros del 1° de julio de 1879, se había acordado adquirir ametralladoras por intermedio de la Casa Grace. Posteriormente, en Sesión del 25 de setiembre, el Ministro de Hacienda expresó que la Casa Grace le había manifestado haber recibido encargo de comprar ametralladoras y "pedir calderas" para los monitores *Manco Cápac* y *Atahualpa*, sobre lo cual creía existía un acuerdo del Consejo de Ministros. Todo indica que aquel acuerdo del 1° de julio se amplió verbalmente en el senti-

do de que el Ministro de Hacienda y Comercio hiciera con la Casa Grace los arreglos necesarios para la adquisición de las ametralladoras y calderos, conforme a las instrucciones que le diera el Ministro de Guerra y Marina. En ese orden de ideas, el Ministro Mendiburu envió al de Hacienda el 14 de octubre, la transcripción de una nota que, por orden del Vice-presidente La Puerta cursó a los señores Grace Brothers y Cia. del Callao, nota en la cual luego de encomiar la buena voluntad de la firma, le solicitaba el "distinguido servicio" de pedir a su principal en Estados Unidos que atendiera el asunto de las nuevas calderas para los monitores *Atahualpa* y *Manco Cápac*, visto que lo más acertado era que se encomendase su construcción a la Casa o Fábrica que suministraron las originales, en caso de que ellas aún existieran. Ante la posibilidad de que no existieran y siendo el deseo del Gobierno "que sin perder momento y asociado US. decía a Grace, al señor Comandante General de Marina, al Comandante del monitor *Atahualpa* y cualesquiera otras personas que se juzguen necesarias, tengan una "conferencia estudiosa" de que resulten las condiciones y las dimensiones de toda especie que se requieren para que un encargo de esta naturaleza sea seguro, exacto y no deje lugar a la menor omisión o distracción que pudiera dar lugar a consultas y pérdida de tiempo". Mendiburu, luego de reiterar su convencimiento en el interés que le demandaría la urgencia de tan "grave y delicado asunto", manifestaba a Grace que la nota la estaba transcribiendo reservadamente al Comandante General de Marina, y al Ministro de Hacienda y Comercio para que "acuerde con US. los medios para poner fondos inmediatamente en los Estados Unidos hasta donde sea preciso; teniendo US. por evidente que el valor y los demás gastos que demande este encargo, serán satisfechos con la mayor religiosidad, atendida la correspondencia que se debe a US. y la preferencia indispensable que merece la naturaleza del mismo encargo". Mendiburu, en su nota al Ministro de Hacienda, le transmitió el deseo de La Puerta, para que con el mayor empeño celebrase el acuerdo referido con el señor Grace, proporcionándole los recursos indispensables en Estados Unidos para conseguir la construcción y remisión de nuevas calderas. Pasados 19 días, el proveido del Ministro de Hacienda con fecha 2 de noviembre, decía escuetamente: "Archívese"[89]. En cuanto a la oportunidad, es indudable que después del 8 de octubre, cuando la situación era más compleja y adversa, las dificultades y perspectivas para hacer este trabajo en los monitores la hacían más irreal. A esto había que agregar que en el lapso del 15 de julio al 5 de setiembre se sucedieron hasta tres ministros de Hacienda: Emilio del Solar

que duró 9 días, José María Químper que duró 12, y Juan Francisco Pazos. Esto si era real y las causas aparecerán en el Volumen IV. Las demandas de Prado sobre las calderas, finalmente habían alcanzado una decisión política.

El 8 de noviembre, el Comandante General de Marina dio cuenta al Ministro de Guerra y Marina de que luego del informe del Mayor de Órdenes, Tizón y del comandante del *Atahualpa*, devolvía a ese Ministerio el expediente sobre cambio de artillería de los monitores, acompañando el plano de la torre. En esta ocasión de la Haza expresó[90]:

> "Resuelto por el Supremo Gobierno el cambio de las calderas de estos buques y reconocida la insuficiencia de la artillería que montan, empleándola contra buques acorazados, esta Comandancia General cree conveniente la mejora que se propone en su armamento, como lo tiene manifestado en distintas comunicaciones anteriores. Asimismo, manifiesta el comandante del *Atahualpa* que aprovechando el viaje del señor Pflucker a Europa y a fin de que por dicho señor se fueran practicando las diligencias preliminares por conseguir los cañones, le entregué una copia del plano de la torre y un pliego de especificaciones, por lo que cree conveniente el que si este señor no es el encargado por el Supremo Gobierno para la compra, se pusieran en contacto con el comisionado para que entregue dicho pliego de especificaciones que facilitarán en mucho el trabajo".

El cambio de artillería de los monitores era también otro buen deseo, por las mismas razones que se han dado al tratar de las calderas, con el agregado que en este último caso ellas serían construidas en Estados Unidos, país originario del monitor y de las calderas. Para la artillería, en cambio, se buscaría adaptar un cañón Krupp alemán a la torre del monitor.

Así pues, el año terminó, no se cambió calderas ni artillería, ni se ha encontrado registros de otros ejercicios de tiro real, pero ahí permaneció el monitor formando parte de la defensa artillera del Callao. En este sentido, en una carta de Prado a La Puerta del 6 de agosto de 1879, le recomendaba que el *Atahualpa* también fuese destinado a proteger el dique, tomando precauciones como la de rodearlo de lanchas para evitar que el enemigo pudiera dañarlo lanzándole torpedos.

Sin embargo, conviene resaltar que en una situación en la que no había dinero, como se acaba de ver, para pagar las obras de fortificación en las baterías del Callao, se quisiera gastar el poco disponible en unos buques que por su escasa velocidad, solo servían como baterías flotantes. Quizás se olvidaba la historia de su viaje de 14 meses desde Estados Unidos y se recordaba el desempeño satisfactorio con la Escuadra de Evoluciones en 1874, pero sin enemigo.

2.6.4. La fortificación de plazas en el Sur

2.6.4.1. Fortificación de Arica

Para Prado, así lo decía en su carta del 20 de julio a La Puerta, las baterías en Arica, absorbían un platal, pues las fortificaciones tuvieron que ser hechas desde sus bases, y no tenían cuando acabar. Para asegurar la defensa de Arica, había que artillar la isla Alacrán, que además necesitaba de un muellecito, cuya construcción ya la había contratado, que costaría más de 20,000 soles. Para la isla se necesitaban 2 cañones de a 300 o 400, Rodman o Dahlgren, los mismos que se debían enviar en la primera oportunidad. En otra carta del 23, le comentaba su ansiedad por el envío de los cañones para Mollendo y Pisagua. *El Ariqueño* en su edición del 28 de junio informaba que Prado, Montero y Panizo reconocieron la isla Alacrán. A pesar de numerosas cartas de Prado a La Puerta sobre la fortificación de la isla Alacrán nada se concretó[91].

El 30 de julio, el Comandante General de Marina remitió al Ministro de Guerra y Marina varios oficios los cuales se resumen como sigue[92]:

1. El *Chalaco* había descargado en Arica los dos Parrot de 60 de su propia artillería;
2. Ningún cañón Parrot menor de a 100 tenía cureñas de fierro;
3. Para subsanar la falta y satisfacer los deseos de Prado, estaba ordenado que la Mayoría de Órdenes del Departamento investigara si se podía usar las cureñas del Rodman de a 60 existente en el Arsenal;
4. La Mayoría de Órdenes había manifestado que se necesitaba conocer la longitud y diámetro de las piezas Parrot de a 60 que hay en Arica. Se podía solicitar al *Limeña* que tenía también ese sistema, o esperar su llegada;
5. Las espoletas de los cañones Parrot del *Chalaco*, estaban depositadas en el parque de Arica;
6. Estaba ordenado que el *Oroya* llevase a Arica 60 bombas para los Parrot de a 60 con sus espoletas. Para esto último convenía que el Parque General de Artillería remitiera las que se le enviaron hacía tiempo para su carga;
7. Que se enviara esta información a Prado

El 9 de setiembre, el Ministro de Guerra y Marina envió al Comandante General de Marina, en calidad de transcripción, un oficio del 29 de agosto del Secretario de la Dirección Suprema de Guerra, Álvarez[93], sobre envío de artillería de grueso calibre para los puertos del Sur, y otros puntos más.

El 11 de setiembre, el Comandante General de Baterías, de la Haza, acusó recibo y su respuesta se resume como sigue:

1. No haber mandado en el vapor *Chalaco* los oficiales subalternos destinados a los puertos del Sur. Sobre este punto, consideraba de la Haza, que el Ministro estuvo enterado de por qué esos oficiales no se presentaron oportunamente al embarque.
2. No haber remitido en ese buque dos cañones Rodman e igual número del sistema Dahlgren. Sobre este punto, de la Haza resaltaba haber dado ya cuenta al Ministro de Guerra y Marina de las causas que ocasionaron la demora en la remisión de dicha artillería.
3. Haber conducido a Arica el citado vapor, dos cañones Parrot de a 300 destinados a reemplazar los de a 500 sistema Blakely de la batería Santa Rosa, por cuyo motivo "no duda S.E. el Director de la Guerra, que la avería que éstos sufrieron había sido remediada y lo duda tanto menos cuanto que en nota del 17 del mismo mes US. dijo al Secretario General que podía asegurar a S.E. que no debe tener cuidado alguno por este puerto (Callao) que en su conciencia está en aptitud de empeñar en combate".

   Este era el punto más polémico, y a ese efecto de la Haza comentaba:

   "Puedo asegurar a US. que, como antes de ahora le he manifestado, la plaza del Callao está expedita para empeñar un combate, pues la falta que pudiera hacerle el cañón Blakely dañado en la batería Santa Rosa, está en mi concepto remediada con la colocación de uno del mismo calibre del sistema Rodman que se está preparando y alistando al efecto y en caso de que se realizaran los temores de inutilizarse el otro cañón Blakely de la citada batería será repuesto con uno de los que existen en depósito sistema Rodman".

Para ratificar las instrucciones del Ministro del 14 de agosto, le remitió una copia del mismo, en el que le ordenaba enviar en el *Chalaco* los dos cañones Parrot de a 300, y agregaba que la artillería que se debía remitir al Sur debía ser del mayor calibre posible.

El 15 de setiembre, el Ministro Mendiburu acusaba recibo de la respuesta de de la Haza, pero reiteraba que, tal como lo dijera la vez anterior, que los dos de a 300 los había destinado a la batería de la Mar Brava, pero que por complacer a de la Haza y por su propia distracción condescendió en ese cambio, "del que el general (Prado) se ha empeñado en culpar al Ministerio. Que en adelante tendré más cuidado en cumplir mis determinaciones, ya que el general (Prado) insiste tanto en culpar al Ministerio". ¿Qué decía la orden de 14 de agosto del Ministro de Guerra y Marina al Comandante General de Marina y del Callao? Se puede leer en la Nota[94].

2.6.4.2. Monitor Manco Cápac

El 3 de julio el Comandante General de Marina informaba al Ministro de Guerra y Marina sobre el estado de alistamiento de los buques, y en el caso de este monitor manifestaba que estaría listo dentro de dos días, esto es, el 5 de julio[95].

Por su parte, el Comandante General de la 3ra. División Naval, capitán de navío Camilo N. Carrillo[96], informaba el 27 de julio de la realización el 26 de un ejercicio de tiro real contra una lancha como blanco, colocada a 920 yardas.

El fuego comenzó a la 1 p.m. disparando once tiros a bala y dos con bomba. Las punterías en general fueron buenas, pues cinco tiros perforaron la lancha, habiendo el último derribado la bandera. La lancha, decía Carrillo, no se fue a pique desde los primeros tiros, se llenó de agua a los últimos, quedando entre dos aguas, mandándose una embarcación para remolcarla y amarrarla a una boya próxima a tierra. Durante el ejercicio no ocurrió novedad.

Es a partir del 30 de julio[97] que Prado ya solo se refiere al envío de un monitor, el *Manco Cápac*, sin perder un minuto, visto que el *Cochrane* estaba en reparación. Acababa de enviar a la *Pilcomayo* al Callao para algunas reparaciones, estimando su llegada para el 29. Sin embargo, el 30 escribía a La Puerta para que, de estar lista, escoltase al monitor haciendo escala en Mollendo y Pacocha para intercambiar información. Su marcada ansiedad lo hacía suponer que al recibo de su telegrama del 30 ordenando la venida del monitor escoltado por la cañonera, el convoy ya estuviera en movimiento. Sobre la salida del monitor, Prado se quejaba en una carta del 23 de julio a La Puerta, de que siendo un asunto que debió ser de la mayor reserva, "es ya de dominio público, pues de Lima me escriben anunciándome su próxima salida, entre otras personas J.M. Montero, y también al señor Álvarez, le dice lo mismo su esposa. Así es que, no será extraño que llegue a conocimiento del enemigo, y corra por consiguiente riesgo el buque".

Sin embargo así no ocurrió. El 30 de julio el Comandante General de Marina acusaba recibo del oficio del Ministro de Guerra y Marina del mismo día, por el que de acuerdo a la orden telegráfica de este día del Director Supremo de la Guerra, el Supremo Gobierno había resuelto que sin la menor demora saliera con destino a Arica el *Manco Cápac* remolcado por el *Oroya*, e impartido las órdenes respectivas para el embarque de caldereros, calafates, víveres y cuanto hayan menester ambos buques[98]. Respecto a los artesanos citados, se da cuenta de su embarque más adelante.

El Comandante General, en cumplimiento de las instrucciones recibidas, emitió las órdenes necesarias para ambos buques, que quedarían listos al día siguiente 31. Sin embargo, agregaba:

"Más convencido como estoy, que una medida de esta naturaleza, debe ser premeditada con detención para no exponer a nuestros buques a una sorpresa del enemigo, que echando por tierra las ventajas obtenidas pueda empañar el brillo que hasta aquí han adquirido a la vez que alentar a la escuadra enemiga; creo de imperiosa necesidad hacer presente a US. para que se sirva trasmitirlo a S.E. el Presidente, lo que antes de ahora en comunicación oficial y particular he indicado.

La marcha del *Oroya* remolcando al *Manco Cápac*, no puede en mi concepto verificarse en menos de 9 días, atendiendo a la poca fuerza de la máquina del segundo y naturales inconvenientes que presenta esta clase de viajes. Por consiguiente, el que deben emprender, no es posible se realice antes de la llegada del vapor de la línea inglesa, que sale del Callao cada sábado, al puerto de Iquique en donde se hallan los enemigos, pudiendo suceder que estos se encuentren en Mollendo o Arica. Para evitar que ellos tuviesen conocimiento de la salida de esos buques, podía demorarse la del vapor mercante, pero esta medida costosísima al Erario, no impediría que inquietados por su demora salieran a su encuentro. En mi concepto para llevar a cabo la salida proyectada de esos buques con buen éxito, el medio más seguro es, que su salida de este puerto tenga lugar en sábado o domingo de manera que lleguen al puerto de Arica antes que el vapor mercante.

Con lo expuesto dejo cumplido el tema de su citada comunicación, manifestando a US. que para la terminación de los aprestos ordenados es urgente se remitan fondos para pagar los sueldos de las dotaciones de los dos buques, así como para dar un sueldo adelantado a los caldereros, calafates y demás individuos que debe conducir el vapor *Oroya*".

Finalmente el sábado 2 de agosto el Comandante General informaba al Ministro de Guerra y Marina que a las 2 p.m. de este día, el *Manco Cápac* zarpó del Callao remolcado por el *Oroya*. Ambos al mando de sus respectivos comandantes[99]. El *Oroya* llevaba varios pasajeros, así como artículos destinados a Mollendo y Arica. Antes de la salida, S.E. el 2° Vicepresidente, por indicación del Comandante General de la 3ra. División, Carrillo, dispuso que "zarpara el *Talismán* a órdenes de este jefe, con el objeto de servir de aviso durante la expedición".

Con esto quedan en claro las discrepancias en torno a su viaje, pues unos autores manifiestan que el monitor viajó convoyado por los transportes *Oroya* y *Limeña*; otros que viajó solo e hizo un viaje feliz, claro porque no lo interceptó buque enemigo alguno, pero por otras condiciones, como se ve a continuación, no lo fue tanto; tampo-

co lo remolcó el *Talismán*. En que sí hay coincidencia entonces y ahora, es que con esta fortaleza flotante, quedaba completo el plan de fortificación y defensa de la plaza de Arica.

En la noche del sábado 2 de agosto, Prado recibió el telegrama que le avisaba de la salida del *Manco Cápac* ese día a las 2 a.m. No se explicaba la demora en cumplir su orden del 30, pero cualquiera que fuese la causa le preocupaba el hecho de que en esa misma noche salía de costumbre el vapor de la carrera, que llegaría antes con la noticia. Esta probabilidad hizo que telegrafiase a La Puerta para que demore su salida. En caso que llegase a Arica antes que el monitor, él procuraría demorarlo lo más posible. "Si el monitor hubiese salido cuando lo pedí, no me encontraría como me encuentro ahora en ascuas, y no estaré tranquilo hasta llegar sin novedad"[100]. Por esto es que de la Haza hizo un comentario acerca de demorar la salida del vapor de la carrera, como se ha visto. En la noche del 5 de agosto, Prado recibió un telegrama de Mollendo, originado por el *Talismán*, de que el *Manco Cápac* navegaba sin novedad, aunque despacio a causa de la mar gruesa. Prado esperaba su llegada en la noche del 6 o temprano el 7. El lunes 4 a la 1 a.m. se cruzó el *Santa Rosa* de la P.S.N.C. con el monitor entre Nazca y Mollendo. El 6 llegaba a Islay, y el 7 de agosto fondeaba en Arica, donde habría de quedar hasta el fin de su existencia. El 8 de agosto, Prado escribió a La Puerta anunciándole la llegada el 7 a las 7 a.m. remolcado por el *Oroya* desde el Callao.

El 11 de agosto, el Comandante General de Marina informaba al Director de Marina que con el vapor *Coquimbo* arribado en la mañana de ese día, le había llegado el parte de viaje del Comandante General de la 3ra. División Naval, Carrillo, en el que daba cuenta que el *Manco Cápac* había fondeado en Arica el jueves 7 de agosto a las 6.45 a.m[101].

Según dicho parte, no habido, la navegación había sido muy penosa por la mar gruesa, que había motivado el encapillado de gran cantidad de agua y perdido buena parte de los víveres, malogrado los repuestos y artículos navales, y otros daños en el pañol de pólvora.

Los víveres y artículos navales serían repuestos de acuerdo al pedido que elevara su Comandante, pero para reponer los 40 quintales de pólvora que se necesitaban urgentemente, el Ministro de Guerra debía ordenar al Parque General de Artillería su remisión al Arsenal para su posterior envío.

> "Esto, decía de la Haza, no debe extrañarse, porque a ello están expuestos los buques de su especie y menos la cantidad de la que se hace referencia, pues es seguro que una vez fondeado el buque quedará estancado".

De la Haza resaltaba los importantes servicios prestados por el *Oroya* y *Talismán*, que Carrillo elogiaba.

El viaje tomó cuatro días y dieciséis horas para cubrir una distancia de 550 millas, lo que significó un andar de 4.9 m.p.h. en promedio, a remolque.

Es interesante consignar lo que el capitán de navío don Luis B. Arce Folch expusiera en un discurso leído en 1926 en la Sociedad de Fundadores de la Independencia, Defensores Calificados de la Patria y Vencedores el 2 de Mayo, titulado *Campaña Naval de Arica*[102] sobre este viaje como oficial de la dotación. Decía como sigue:

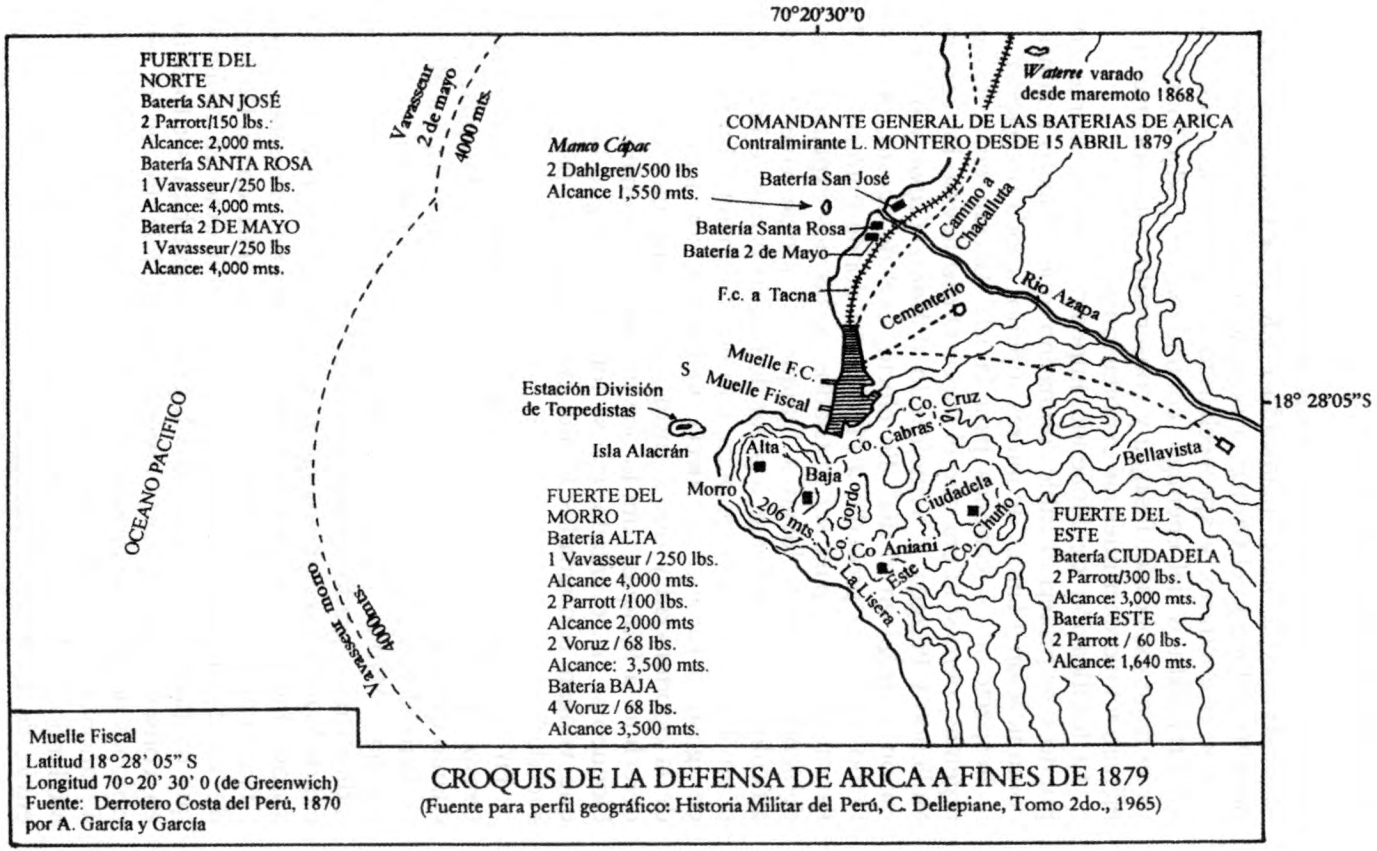
> "Es oportuno reproducir los datos del diario llevado por el teniente 1° don Bernardo Smith, a bordo del *Manco Cápac*. El día 1° de agosto, se ordenó alistar el monitor *Manco Cápac*, el que expedito con su personal de la Plana Mayor, cuerpo de ingenieros completo, más 100 hombres de tripulación y guarnición, zarpó el citado día (sic) (es decir el 1° y no el 2) con rumbo al puerto de Arica, terminando su viaje el día 7; y quedó desde entonces como baluarte del mismo, concretándose a ejercicios militares, de armas menores y de artillería; sin embargo, hubo de suspender los que se hacían a bala, porque las trepidaciones ocasionaban daños en las calderas, las que ya habían sido parchadas muchas veces".

No hay más información en lo que resta de 1879 sobre este buque. Sin embargo, para recordar cómo era la vida en este tipo de buque es recomendable repasar las observaciones consideradas en el Tomo IX, Volumen 2 de la *Historia Marítima del Perú*.

Al terminar 1879, la artillería instalada en Arica, consistía de: 3 Vavasseur de a 250 libras; 2 Parrott de a 150 libras; 2 Parrott de a 100 libras; 2 Parrott de a 60 libras que fueran del *Chalaco*; 4 Voruz de a 70 (que fueran de la *América* que, como se ha visto en el Tomo IX, Volumen 2, correspondían a 68 libras); 2 de 300 libras Parrott, que no se ha podido identificar donde se montaron. Lo que sí hay que resaltar, es que estas baterías realizaban con frecuencia ejercicios de tiro real.

2.6.4.3. Fortificaciones en Mollendo, Iquique y Pisagua

El 24 de julio el Secretario de la Dirección Suprema de la Guerra, Álvarez, comunicó al Ministro de Guerra y Marina[103], la noticia de la adquisición por Chile del vapor *Amazonas* de la P.S.N.C., que equivaldría al anuncio de que en breve comenzaría a expedicionar sobre la costa peruana. De ahí, decía Álvarez, la urgencia en el envío del *Manco Cápac*, así como de cañones para Mollendo y Pisagua "porque una vez comenzada aquella hostilidad, se haría imposible que el



CROQUIS DE LA DEFENSA DE ARICA A FINES DE 1879

(Fuente para perfil geográfico: Historia Militar del Perú, C. Dellepiane, Tomo 2do., 1965)

Supremo Gobierno remitiese esos elementos de guerra". Este mismo requerimiento lo había planteado Prado a La Puerta en carta del 12 de julio, debiendo el *Oroya* ser portador de esos cañones.

Por el contrario, y aprovechando la oportunidad que brindaban los preparativos del enemigo, continuaba, se podía fortificar, como ya se tiene explicado, Pisagua y conservarlo "para socorrer a nuestro ejército y favorecer nuestras exportaciones".

La fortificación de Mollendo impediría que se atente contra el puerto y se proteja el cable submarino, que obligaba a considerar la comunicación a Lima, "de interés superior a toda obligación".

Respecto a los cañones para la isla Alacrán en Arica, no eran urgentes, pero sí lo era que el vapor *Oroya* llevase los cañones para Mollendo y Pisagua, y "remolcando al *Manco Cápac* y que esta operación se haga en el día". En efecto, el 8 de agosto, por orden de Prado, el *Oroya* procedió a Pisagua en donde entregó dos cañones Parrott de a 100 para ser instalados en las dos explanadas ya listas, debiendo proceder luego a Iquique a entregar víveres y diversos artículos. Posteriormente, a pesar de nuevas cartas de Prado pidiendo el envío de otros dos cañones, ello no se concretó. En su carta del 8 de agosto a La Puerta le decía que "ahora conviene aprovechemos de la oportunidad y que vengan esos cargamentos de Canevaro en derechura a Iquique, para lo que no hay inconveniente desde que el bloqueo se ha levantado; eso sí, tomando siempre la precaución de que vengan consignados a una casa extranjera por lo que pueda suceder".

En su proveído del 31 de julio, Mendiburu manifestaba que el *Oroya* ya estaba conduciendo la artillería para Pisagua, y que en cuanto el *Chalaco* estuviese listo, conduciría aquella para Mollendo.

Pero el 6 de agosto, el Secretario Álvarez, escribió al Ministro de Guerra y Marina[104] comentándole que las noticias recibidas de Chile indicaban un grado de desconcierto, fácil de presumir, debido a los éxitos logrados recientemente por la escuadra peruana, e insistió en aprovechar la situación para completar los refuerzos del litoral. "Así –dijo– el bloqueo de Iquique está levantado, el flanco del Departamento de Tacna hay que cubrirlo y el cable submarino en Mollendo hay que resguardarlo". Todos esos lugares necesitaban ser fortificados y, en consecuencia, Álvarez insistió ante al Ministro en el envío de cañones de grueso calibre en número de 14, distribuidos como sigue: 4 cañones para cada uno de los puertos de Iquique, Pisagua y Mollendo, y 2 para la isla Alacrán en Arica. Además solicitaba el envío de 1,000 rifles Remington como mínimo, para completar el

armamento del ejército peruano, y 300 carabinas Winchester o Evans, o de ambas.

Respecto a torpedos, solicita el envío de una de las lanchas torpedo venidas de Europa y los dos torpedos Lay ya pedidos por Prado. Advertía que el transporte que condujese todo este material debería viajar escoltado por la *Pilcomayo*. Obviamente, había un error informativo en cuanto a las lanchas torpedo, como se ha visto. En Europa solo se había comprado una, que aún no había llegado a Panamá, y las Herreshoff acababan de llegar al Callao desarmadas.

En cartas del 6, 7 y 8 de agosto, Prado le expresaba a La Puerta su ansiedad por el envío de los 4 cañones para Mollendo, 4 para Pisagua y 2 para isla Alacrán. También pedía 4 de grueso calibre para Iquique, que debían enviarse sin demora, "porque es preciso que aprovechemos de esta franquicia que nos han dado los chilenos para asegurar con buena artillería la defensa de Iquique, con cuyo objeto se están ya trabajando las explanadas". Contaba Prado con que los cañones los llevara el *Chalaco*, y que además se alistaran varios cañones más para colocar todos los que se pudieran en estos puertos. El envío debía realizarse antes que el *Amazonas* y el *Loa* comenzaran a operar, "ya que después no podrían viajar (los transportes) sino convoyados por buques de guerra". Se quejaba Prado que La Puerta nada le escribiera sobre los cañones para el Sur[105].

Un informe del Mayor de Órdenes, Tizón, de fecha 12 de agosto, permitió conocer la existencia de cañones de grueso calibre en los depósitos del Callao para cumplir con el plan que se había delineado a fin artillar diversos puertos del Sur con piezas de grueso calibre, como sigue:

LUGAR	N° cañones	Diámetro pulgadas	Ánima	Calibre - Lbs.	Sistema
Mollendo	4	10	Lisa	125	Rodman
Isla Alacrán(1)	2	9	Lisa	100	Rodman
Pisagua	2	11	Lisa	150	Dahlgren
Iquique	2	15	Lisa	500	Dahlgren
	1	---	Rayado	300	Parrott
	2	---	Rayado	150	Parrott

(1) En Arica

No todos estos cañones estaban a cargo del Arsenal, pues aunque existían tres Rodman de 125, a dos de ellos les faltaban las cureñas y

correderas, que según Tizón habían sido remitidas a Arica por equívoco en marzo. En el ánimo de evitar inconvenientes, añadía Tizón, y para que las piezas destinadas a Mollendo salieran del Callao con todo lo que les correspondía, sería menester tomar los montajes respectivos a dos de ellos que existían en las barracas contiguas a los fuertes de Santa Rosa, Ayacucho o Castillo del Sol. Igualmente debía tomarse de uno de los mismos depósitos el cañón de 300 indicado para Iquique, que estaba disponible, pues el otro se montaría en reemplazo del Blakely de Santa Rosa. En realidad, en la isla Alacrán nunca llegó a instalarse cañón alguno.

Además, Tizón remitía una relación de 35 cañones de grueso calibre, y aunque en ella aparecen las existencias y lo que les faltaba, era preciso tener en cuenta, decía, "que descuidada como ha estado toda la artillería y diseminados sus distintos útiles, habrá necesidad de reparar o por lo menos recorrer sus montajes y reponer las piezas, completando los juegos de armas, en caso de que todo ello fuese imposible obtenerlo en los almacenes del Arsenal"[106]. La relación era la siguiente:

"– 4 cañones RODMAN, ánima lisa, de 15 pulgadas de diámetro, correspondientes a 500 de calibre. Tienen montaje de fierro, atacadores, lanadas, cucharas, proyectiles huecos y sólidos y espoletas descargadas. Les falta rascadores, sacatrapos, puntos, miras, alzas y agujetillas, dedales, cacerinas, porta cartuchos, rabisas y tinas de combate. Respecto a los rieles que deben llevar, deben buscarse en este Arsenal y castillos, donde existen muchas piezas cuya aplicación no se conoce.

– 3 cañones RODMAN, ánima lisa, de 10 pulgadas correspondientes a 125 de calibre. Tienen cureñas y correderas de fierro, las que pertenecen a dos de estas piezas existen en Arica. Su juego de armas, alzas, miras, se construyen actualmente en la Factoría. Están provistos de balas y bombas, así como 4 rieles para cada uno.

– 2 cañones RODMAN, ánima lisa, de 9 pulgadas, correspondientes a 100 de calibre. Tienen cureñas de madera que necesitan reparación, atacadores, cucharas, bombas y espoletas descargadas. Les falta sacatrapos, rascadores, alzas, puntos, miras, agujetillas, dedales, portacartuchos, rabisas, bragueros y palanquines. Con respecto a rieles lo mismo que he señalado.

– 9 cañones RODMAN de ánima lisa de 8 pulgadas, correspondientes a 70 de calibre. Tienen cureñas de fierro que necesitan reparación, atacadores, lanadas y bombas. Les falta los demás útiles.

– 6 cañones DAHLGREN, ánima lisa, de 11 pulgadas, correspondientes a 150 de calibre. Tienen cureñas y correderas que necesitan reparación, atacadores, lanadas, cucharas, rascadores, bombas y espoletas descargadas. Les falta alzas, puntos, miras, porta cartuchos, rabisas, dedales, bragueros, agujetillas y tinas de combate.

- 4 cañones DAHLGREN de 9 pulgadas de diámetro, que corresponden a 100 de calibre. Fueron del *Wateree*. Tienen cureñas de madera que necesitan reparación. Les falta todos los demás útiles.
- 1 cañón DAHLGREN, ánima lisa de 9 pulgadas de diámetro, que corresponde a calibre 100. Tiene cureña de fierro y bombas. Le falta juego de armas y demás útiles.
- 2 cañones PARROTT, rayados de 8 pulgadas de diámetro, correspondientes a 150 de calibre. Tienen cureñas y correderas de fierro, juegos de armas, alzas, miras, balas y bombas. Respecto a rieles subsiste la indicación hecha anteriormente.
- 2 cañones PARROTT, rayados de 6 ½ pulgadas de diámetro, correspondiente a 100 de calibre. Tienen alzas graduadas, miras, puntos, tornillos de puntería, tienen cureñas que necesitan reparación, balas y más que éstas bombas y les falta juego de armas y demás útiles.
- 1 cañón de ánima lisa de 10 pulgadas correspondiente a 110 bocanegra. No tiene montaje ni proyectiles.
- 1 cañón rayado VAVASSEUR de 11 pulgadas de diámetro, que corresponde a 400 de calibre, recortado para el uso del monitor *Victoria*. Tiene cureña de fierro y le falta los demás útiles".

Con este inventario de cañones de grueso calibre, más el número de piezas montadas en las baterías del Callao, de Arica, Iquique y Pisagua y algunos de la escuadra, fácil es advertir que con motivo de la guerra con España se adquirió más de medio centenar de ellas, y que hubo negligencia en conservarlas y mantenerlas.

Un Estado General de todos los cañones, proyectiles en los depósitos y baterías del Callao al 30 de noviembre, se reproduce como ilustración. Para el Cuadro Consolidado de la Artillería que aparece en la pag. 173, se ha tenido como referencia también la obra del teniente coronel José Torreblanca, como aparece en la Nota 106.

El 8 de setiembre, el Secretario de la Dirección Suprema de la Guerra, Álvarez, informó al Ministro de Guerra y Marina de la llegada de la artillería a los diversos puertos del Sur[107]:

"1. El *Chalaco* llevó a Arica 4 cañones Parrott: 2 de a 300 y 2 de a 150, pero se necesitan más. Iquique y Pisagua deben ser inmediatamente fortificados, al punto en que el enemigo no pueda intentar demostraciones, se pueda exportar sin dificultad el salitre y contar el Estado con los recursos que este artículo proporciona.
2. Los cañones en Pisagua son 2 Parrott de a 100, de calibre insuficiente. En pedido anterior solicitó 12 cañones pero solo han venido los 4 citados para Arica. Los otros 8 para Iquique y Pisagua deben ser superiores a 100 y del mayor calibre posible, sin exceder 14 toneladas (28,000 libras) para no dificultar la descarga".

Lo cierto es que el 2 de setiembre, el *Chalaco* descargó en Iquique dos cañones de grueso calibre, para lo cual hubo una preparación especial de maniobra en el buque y en el puerto. De todas maneras, Prado siguió pidiendo dos más para este puerto.

Este oficio mereció un intercambio de información en el Ministerio de Guerra y Marina, que termina en un informe del Comandante General de Marina, en el que expuso lo siguiente:

"1. En los depósitos del Arsenal y baterías no existe artillería rayada de ningún calibre, por haberse remitido la mayor parte al Sur y montado el resto en los buques de la escuadra, inclusive dos del sistema Voruz, mandados al puerto de Ancón.
2. Las únicas piezas de que se puede disponer con destino al Sur son:
   - 21 cañones RODMAN y DAHLGREN, ánima lisa de 15 pulgadas, calibre de a 500, con peso de 50,000 libras cada uno, varios de ellos sin cureñas y sin juegos de armas.
   - 6 cañones DAHLGREN de 150, ánima lisa, con cureñas y correderas de madera que necesitan reparaciones, con peso de 16,670 libras cada uno, y les falta juego de armas.
   - 4 cañones RODMAN de 125, ánima lisa, con cureñas y correderas de fierro, de 14,119 libras de peso cada uno. Dos de sus cureñas y correderas están en el puerto de Arica, habiendo solicitado la Comandancia General su remisión al Departamento según oficio al Ministerio del ramo de fecha 7 de setiembre".

El 19 de setiembre, el Comandante General de Marina informaba al Ministro:

"1. Qué por los informes anteriores y la inspección pasada, en Arsenales y baterías no hay artillería rayada, pues la mayor parte ha sido enviada al Sur, y el resto está montada a bordo, incluso 2 del sistema Voruz enviada a Ancón.
2. Qué las únicas piezas disponibles para el Sur son las informadas por el J.E.M. de Baterías, capitán de navío F. Alzamora, que aparecen en la relación anterior.
3. Qué la Comandancia General de Marina ha pedido que 2 cureñas y correderas del Rodman en Arica sean devueltas al Callao".

El proveído final del 22 de setiembre del Ministro fue como sigue: "Transcribir la información al Secretario Álvarez, para que trasmita órdenes de Prado para su inmediata acción; no hay cañones rayados ni se tienen más cañones que los señalados incluyendo su peso".

El 10 de setiembre, el Comandante General de Marina informaba al Ministro de Guerra y Marina que[108]:

1. Cumpliendo órdenes del Ministro, el *Limeña* zarpó para el Sur el 9 a las 2 p.m., con instrucciones de acuerdo a las de ese Ministerio.
2. Conducía los pasajeros siguientes:

Parque Cral. de las Baterias

Ejercito Nacional. Estado general de todos los cañones utiles é inutiles, Cerrojeras, Sacaquiviales, Proyectiles, Planchas de fierro y granadas que hay para el servicio y fuera de él en los depositos y baterias de esta Plaza bajo la dependencia del espresado

Notas

| Motivos | Nº de cañones y sistema | | | | | | | | | Obuses de montaña | | | | | | | | | | Cerrojeras y su sistema | | | | | | | | | | Cureñas de sitio | | | | | | | | | | Proyectiles | | | | | | | | | | Cureñas de montaña | | | | | | | | | | Cureñas de montaña | | | | | | | | | | Cureñas de montaña

- 11 jefes y oficiales del ejército que se embarcaron según órdenes de la Dirección de Guerra.
- Artillería y demás artículos para Mollendo:
- 4 cañones de a 100 Dahlgren de 9 pulgadas con todos sus montajes y accesorios; 200 bombas con espoletas; 250 estopines de fricción; 200 mechas para espoletas; 200 planchitas de plomo para espoletas; 200 saquetes de franela; 18 barriles de pólvora Armstrong de 1 quintal cada uno.
- 1 cañón de a 125 Rodman de 10 pulgadas con todos sus accesorios y montajes; 50 balas sólidas; 50 bombas con zunchos de latón y culotes de madera.

El Ministro en su proveído del 11 de setiembre decía que:

a. Se contestase al Comandante General de Marina de que él nunca habló de "puertos del Sur" sino que el *Limeña* fuera a Mollendo y regresara al instante.
b. No debió obedecerse la orden del Director de Guerra, que sin ser el órgano competente, se metió en asunto ajeno y sin saber adonde iba el *Limeña*, con el perjuicio de enviar oficiales a Mollendo estando destinados para Arica.
c. Se comunique este disparate (sic) al Secretario Álvarez y al Prefecto de Arica para remediarlo y que esos oficiales vayan a Arica.

Lo cierto es que desde el 25 de mayo en que Prado pidió por primera vez cañones para fortificar Mollendo, hubo de enviar numerosas cartas hasta que por fin se materializó casi cuatro meses después, situación que Prado confirmó en una carta del 21 setiembre a La Puerta.

Por otro lado, el corresponsal de *La Patria* en Iquique, B. Neto, informaba que al 31 de agosto y 12 de setiembre los trabajos de fortificación avanzaban activamente.

El 21 de setiembre, el Secretario de la Dirección Suprema de la Guerra, Álvarez, ofició al Ministro de Guerra y Marina, sobre temas que se resumen así[109]:

1. El 5 de setiembre el General en Jefe del Ejército de Operaciones solicitó al Secretario el envío de una serie de útiles, pedidos por el ingeniero encargado de la fortificación de Iquique, empleando "los dos cañones de a 150 que se han extraido de la fragata *Independencia* en punta Grueso, de los de a 200 y 250 que están en vía de extraerse". Para el general era una necesidad imperiosa fortificar Iquique y Pisagua.
2. Cumpliendo orden de Prado para solicitar a Lima esos útiles, Álvarez ofició el 8 de setiembre al Ministerio de Guerra y Marina, pero a vuelta de correo recibió un oficio del Ministro Mendiburu

de fecha 12, devolviéndole los documentos por juzgar que le fueron enviados por error, que Álvarez reconoció, pues faltaba el decreto de elevación de la Suprema Dirección.

3. Subsanada la falta, Álvarez remitió otra vez el pedido, para que el Ministerio dictase las órdenes para el envío de los útiles. Álvarez explicaba que se pedían esos útiles a Lima porque en Arica no había artillería Armstrong y aunque había dos Vavasseur, no había útiles sobrantes para los Vavasseur que se montarían en Iquique.

El 25 de setiembre el proveido del Ministro de Guerra y Marina, decía:

"La equivocación se debió porque el General en Jefe del Ejército pasó directamente el pedido al Ministerio de Guerra y Marina. Como faltase la vía para saber si ese pedido merecía la aprobación de Prado, fue devuelto. Por lo pronto los útiles se están preparando, y todo lo que se necesita es un oficio del Secretario, cumpliendo así la vía establecida".

Un dato interesante y curioso a la vez, fue la mención del General en Jefe del Ejército de Operaciones de haberse extraido de la fragata *Independencia* varada el 21 de mayo, dos cañones de a 150 Armstrong. Más aún, hablaba de que estaba por recuperarse el Vavasseur de a 250 libras que se instalara en lugar de su bauprés. ¿Quién, cómo y cuándo se efectuó esta operación? Por la fecha de la comunicación, es probable que el salvataje de estos cañones fuera después de que la escuadra chilena levantase el bloqueo de Iquique, en los primeros días de agosto. Sin embargo, no deja de llamar la atención, pues un cañón Armstrong de a 150 como el de la fragata, pesaba nada menos que 7.8 toneladas, difícil de llevar a la superficie desde un bote, en alta mar, sin la ayuda de buzos y cabrias. Ni que decir del cañón Vavasseur de a 250, cuyo peso era de unas 12 toneladas, que se le instalara en lugar del bauprés de la fragata. ¿Y la munición que se había quedado en los pañoles de la fragata hundida? Cómo bajar a los pañoles era un problema para los buzos.

Sin embargo, una nota en *El Peruano* de 29 de agosto contribuye a aclarar en algo esta situación. Decía:

"Los cañones Vavasseur de 250 y Parrott de 110 (debía decir Armstrong de 150; la fragata jamás tuvo Parrott) habían sido extraidos del fondo del mar, hallándose el primero ya en tierra, y el segundo sobre una lancha, listo para su conducción al puerto (según Prado era al revés). Esta es una adquisición doblemente valiosa, pues en breve tiempo hemos conseguido hacer, y con elementos mucho menores que los con que contaban nuestros enemigos, lo que ellos no pudieron realizar a pesar de los fervientes deseos que alguna vez manifestaron para apoderarse de un trofeo de nuestra desgracia, ya que no del de una victoria alcanzada por sus armas.

Vencidas las dificultades que naturalmente oponía la extracción de los cañones de mayor calibre, no hay por qué dudar que igual feliz éxito se obtendrá con los de menor fuerza. Las autoridades de Iquique se proponen poner también a flote los cañones de la corbeta chilena *Esmeralda*. Y a juzgar por la celeridad y acierto desplegados en la tarea, de que antes hemos dado cuenta, debemos esperar que el buen éxito coronará sus esfuerzos".

Bien, el asunto se aclara a través de algunas cartas de Prado al general Buendía, precisamente en esos primeros de días de agosto, que diera a conocer *El Comercio* en su Crónica de la Guerra del 8 de agosto de 1879. Así, en una del 7 de agosto, escribía Prado:

"El trabajo que quiere Ud. empezar para sacar los cañones de la *Independencia* y *Esmeralda* me parece inoportuno que ahora; contando con los elementos necesarios necesitará Ud. emplear por lo menos ocho días y desde que no cuenta Ud. con ellos demoraría mucho tiempo esa empresa, que además ofrece el peligro de dar luces al enemigo, el cual puede regresar, llevarla a cabo en el tiempo y facilidades de que dispone. Mando al *Oroya*. A su bordo va un buzo bueno provisto de su aparato respectivo; marcha bajo el convenio de ganar ocho soles diarios trabajando en el agua y cuatro soles en tierra, proporcionándole la comida en ambos casos. Cuide Ud. que los trabajos de este especialista sea ejecutado bajo la dirección de una persona inteligente como Arancibia; siempre es menester cuidar la vida de un hombre. Si no se le ocupa como buzo, puede servir como competente que es obra de herrería, remaches, etc. y también para mover piezas y objetos de mucho peso. Se llama Theophile Clément. Si no lo necesita, devuélvalo".

En otra carta del 9 de agosto, escribía Prado:

"En telegrama le pedía viera si podía utilizar el buzo. De no ser así devolverlo. Su jornal es elevado. Lo que hay que hacer es examinar inmediatamente con el buzo, si hay posibilidad y tiempo, para extraer los cañones y demás efectos, teniendo presente que si esta operación puede llevarse a cabo en 24 o 48 horas, debe proceder inmediatamente; pero si de ha de demorar ocho o más días, no conviene emprenderla, porque hay el peligro de que puedan ser sorprendidos por el enemigo que aprovecharía de esos elementos, caso de que hubiese aptitud para ello, o habrá que arrojar los cañones al mar, perdiéndolos totalmente".

Pues bien, en el *Pueblo Chileno* de Antofagasta del 22 de agosto, apareció que en el viaje de reconocimiento a la costa peruana que realizaran el *Blanco*, *Magallanes* e *Itata*, al pasar por caleta Molle (Iquique) observaron haber muchas lanchas y una embarcación mayor sobre cuya cubierta se levantaba una "pata de cabra, destinada a levantar los cañones de la finada *Independencia*". Así pues, los chilenos vieron la maniobra pero no le dieron importancia.

En efecto, según informe del 7 de agosto del corresponsal de *La Patria* en Iquique, se estaba trabajando en el rescate de la artillería de la fragata y también de la *Esmeralda*. Con respecto a la primera, comentaba que el 6 fue con una partida a punta Grueso, distante unas 12 millas de Iquique. La expedición se componía de una lancha torpedo y de un bote, en el cual viajaba el corresponsal B. Neto, un corresponsal del *Herald* de Nueva York, Mr. Bies, un ingeniero primer maquinista de la *Independencia*, un colega de *El Nacional* Samuel Sologuren, un coronel norteamericano y el mayor Llaque. En la lancha iba el ingeniero Scott Moore y el inteligente práctico Ricardo Pelati. La salida de Iquique fue a mediodía, llegando a punta Grueso ya tarde y como el mar se encontrase muy agitado, no fue posible realizar sondaje alguno, por lo cual regresaron al puerto a las 9 p.m. Era obvio que esto solo podía realizarse a consecuencia del levantamiento del bloqueo. Dos días después, el corresponsal de *La Patria* en el Callao, informaba que el *Colombia* llegado el 28 de agosto procedente del Sur, traía la noticia de que en Iquique se había extraido algunos de los cañones de la fragata, como un Vavasseur de a 250, y un Parrott de a 150, los cuales ya estaban en tierra, y varios otros en una lancha. Se esperaba rescatar otros más así como los que pertenecieran a la *Esmeralda*.

Que un cañón de la *Esmeralda* fue extraido se confirma por la comunicación del Comandante General de Marina al Ministro de Guerra y Marina del 4 de setiembre, en la que indicaba que el Interventor de Arsenales había enviado por el ferrocarril inglés al Parque General de Artillería un cañón de a 32 que había pertenecido a la citada corbeta, el mismo que según las instrucciones quedaría en el Museo de Santa Catalina, junto con un sable de caballería perteneciente al regimiento de Carabineros de Yungay y una bomba de a 250 sistema Vavasseur (sic), disparada por el *Blanco* durante el bombardeo de Iquique el 16 de julio, proyectil que le había sido obsequiado por el coronel 1er. Jefe de batallón N° 7 y que cedía para el Museo de Artillería, como recuerdo de las armas que empleó Chile para destruir puertos indefensos.

En cuanto a la fortificación de Pisagua, el corresponsal de *La Patria* en el Callao, informaba que el 22 quedaron montados y expeditos los cañones destinados al citado puerto y colocados en la falda del cerro que domina la bahía a una altura considerable sobre la playa. El transporte de esos cañones desde la orilla hasta el cerro, se llevó a cabo venciendo las dificultades del terreno, gracias a la contracción y competencia del segundo Comandante de Arsenales, capitán de fragata José B. Benavides. Por su parte, el corresponsal B.

Neto, informaba que las baterías de Pisagua realizaron el 16 de setiembre, un ejercicio de tiro con buen resultado.

Al concluir 1879, no hay más información respecto a la realidad de la fortificación complementaria en estos tres puertos. En base a lo expuesto consistía como sigue:

Mollendo: 4 de 100 libras, 9 pulgadas, Dahlgren; 1 de a 100 libras, 10 pulgadas, Rodman. Como se verá en su oportunidad, cuando los chilenos desembarcaron en este puerto, la artillería de grueso calibre había sido llevada a Arequipa desde semanas antes.

Pisagua: 2 de 100 libras, Parrott. Su empleo se verá en ocasión de la toma de Pisagua.

Iquique: 2 de a 150 libras Armstrong; 1 de a 250 libras Vavasseur, más otro de grueso calibre que desembarcara el *Chalaco*, cuyas características no se ha podido identificar. Como se verá en su oportunidad, cuando los chilenos ocuparon Iquique, la artillería de grueso calibre había sido inutilizada o arrojada al mar.

2.6.5. Creación de la Columna de Artillería Naval y otros cuerpos afines[110]

El 26 de junio, el Comandante General de Marina ofició al Ministro de Guerra y Marina, exponiéndole las dificultades que había tenido que vencer en el pasado, las superadas últimamente para la reparación y apresto de los buques de la escuadra, y la necesidad de adoptar una medida que facilitase en lo sucesivo los trabajos que aquellos demandaban, todo lo cual lo había llevado al convencimiento de lo indispensable que era la organización de un Cuerpo en el que estuviesen reunidos los diversos gremios que continuamente eran ocupados con tal objeto.

Estos poderosos motivos, exponía de la Haza, y el de atender al patriótico ofrecimiento que habían hecho los Maestros Mayores de Calafates y Carpinteros, lo habían decidido a solicitar al Gobierno la autorización para formar un Batallón que, con el nombre de Artillería Naval, atendiese "al servicio de la escuadra a la vez que al del territorio, en caso necesario". Se enrolaría calafates, carpinteros, ingenieros mecánicos y otros, que con ventaja pudieran adquirir la práctica necesaria en el manejo de la artillería de grueso calibre que ha menester de individuos que reúnan condiciones especiales.

Así, pues, de la Haza solicitaba que se pusiera en conocimiento de S.E. el Vicepresidente su propuesta y se promulgara la resolución

respectiva, y como estaba seguro de ello, comunicaba haber convocado para el domingo 6 de julio a la primera reunión de los individuos que conformarían el mencionado Cuerpo.

En efecto, el Gobierno atendiendo la propuesta, promulgó el 5 de julio la resolución suprema que autorizaba su organización a cargo de la Comandancia General del modo que estimase más conveniente.

Impuestos esos mencionados patriotas, y llevados únicamente del deseo de servir a su Patria, acudieron de inmediato a alistarse voluntarios todos aquellos que reunían las condiciones que se requerían para optar las clases de jefes y oficiales con que estaban considerados, y cuya relación es la siguiente:

Columna de Artillería Naval

PLANA MAYOR			
Primer jefe	Coronel graduado Manuel Fernando Llaque		
Segundo jefe	Teniente coronel graduado F. Bravo		
Tercer jefe	Sargento mayor P. Ramírez Montenegro		
Ayudante mayor	Capitán Ezequiel Llaque		
Sub ayudante	Subteniente Manuel F. Llaque (hijo)		
Abanderado	Subteniente L. Arteaga		
	1ra. Compañía	**2da. Compañía**	**3ra. Compañía**
Capitán	P.P. Flores	C. Boza	A. Amador
Teniente	J. Gastelú	J. Díaz	O. Melena
Teniente	T. Lizárraga	L. Cárcamo	A. Alvarado
Subteniente	M. Dávila	O. Rueda	F. Vinces
Subteniente	F. Mendoza	P. Nolasco	F. Valdivieso
	4ta. Compañía	**5ta. Compañía**	**6ta. Compañía**
Capitán	M. Canto	A. de la Haza	F. Osorio
Teniente	L. Natero	E. Llaque	J.M. Revoredo
Teniente	J. Mackenzie	J. Ramírez	M. Bravo
Subteniente	I Sánchez	V. Castillo	J.C. Mendiguete
Subteniente	M. Oliva	B. Rentería	A. López

En otra reunión del domingo 13 de julio, de la Haza pudo notar que, "de su decisión y patriotismo pueden esperarse grandes bienes, tanto en la reparación de los buques de la Escuadra, como en el Departamento, y muy particularmente en la formación de nuevas baterías para la completa defensa de esta plaza". No se ha encontrado relación alguna de los clases y soldados que componían esta Columna.

No perdió tiempo el Comandante General de Marina, y así el 10 de julio cursó un oficio al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista, capitán de navío Federico Lara, transcribiéndole la resolución de 5 de ese mes que aprobaba la solicitud de esa Comandancia del 26 de junio, para organizar una columna de Artillería Naval, compuesta por todos los Artesanos de la ribera que se ocupaban en obras de la Marina, pudiendo en consecuencia proceder a organizarla del modo que estimase conveniente, pero sin que pudiera tocarse a individuo alguno perteneciente a los Cuerpos de la Guardia Nacional de la Provincia, pudiendo aquellos artesanos empleárseles en los trabajos que ocurrieran y ser entrenados los domingos en el manejo de la artillería gruesa.

Pues bien, el Superintendente Lara, a su vez, ofició al Director de Marina haciéndole conocer primero haber recibido dicha trascripción, exponiéndole luego la situación de los operarios de la Factoría como sigue:

> "Como los operarios del Establecimiento a mi cargo son peruanos en su mayoría, y la Factoría tiene trabajo todos los domingos y días feriados sin exceptuar las noches cuando conviene al mejor servicio, con tal motivo creo deber mío hacer presente a US. las dificultades que tienen de sobrevenir, si los citados operarios se alistan en la columna a que se refiere el señor Comandante General, en razón de que tendrán un pretexto para no concurrir a la Fábrica los días de ejercicio, dejando abandonados los trabajos de urgencia, que hay ahora, y por consiguiente los talleres con sus labores paralizadas lo cual no es posible suceda".

Así, en virtud de estas razones, el 11 de julio Lara solicitaba que el Ministro de Guerra y Marina tomándolas en cuenta, resolviera como fuere de su agrado. El 14 de julio, el Ministro Mendiburu decidió que los operarios de la Factoría quedasen exceptuados, debiéndose comunicarlo a la Comandancia General. No le faltaba razón a Lara para pedir oficialmente dicha excepción, pues habida cuenta de un decreto supremo del 22 de marzo de 1873, los operarios de la Factoría en todas sus condiciones estaban exceptuados del servicio activo y acuartelamiento, lo cual se ratificó con otro decreto del 9 de junio de 1879, pero fueron repetidas veces reclutados a partir del 1° de mayo a fin de este año, a pesar de exhibir la respectiva boleta de seguridad, motivando el reclamo correspondiente de Lara, y por supuesto, teniendo el Ministro del Ramo que expedir la orden para su liberación.

El 26 de julio, el Comandante General elevó a la consideración del Ministro de Guerra y Marina otra relación nominal de los artesanos (no habida), de la cual se desprendía, decía, que la nación contaba con suficiente número de caldereros para atender a las primeras exi-

gencias de la Escuadra, recalcando ante el Ministro lo indispensable que era fomentar en ellos y en los demás operarios el estímulo para que más adelante "no hostilizaran al Erario, individuos que solo tienen el nombre de artesanos, y podrá valorizar cuán importante es la creación del Cuerpo de Artillería Naval". De ella, continuaba de la Haza, "saldrán en lo sucesivo obreros adiestrados que servirán gustosos no solo en la Escuadra, sino en las baterías, ya formadas y las que en adelante se formen". Continuaba manifestando el Comandante General que los artesanos "le habían propuesto formar las explanadas y contribuir con su trabajo personal a la construcción de una batería que defienda a la población por la parte del Sur de cualquier ataque que intentase hacer el enemigo", insistiendo en la aprobación del cuadro de oficiales que enviara el 17 de julio. Al respecto, *El Comercio* comentaba en su edición del 7 de julio, que la Comandancia General de Marina había sido autorizada para organizar un Cuerpo de Artillería Naval compuesto de artesanos cuyos oficiales pudieran aprovecharse en el servicio de la Armada y baterías. Al Cuerpo se le prometían diversas ventajas que el periódico iría enumerando conforme se fueran poniendo en evidencia. El domingo 13 de julio, se reunirían por primera vez los artilleros navales para reconocer a su capitán.

Por esos días, en cartas del 15 y 17 de julio, Prado había planteado a La Puerta, se enviara a Arica seis caldereros y dos calafates con sus respectivos materiales, para atender algunas reparaciones en el *Huáscar*, pues en Arica no había ni de lo uno ni de lo otro, ni siquiera en la factoría del ferrocarril de Tacna, debido a su pobreza. Decía, asimismo, que en cada buque debía embarcarse dos caldereros con útiles y material, sin perjuicio de los que pedía para Arica.

Por su parte, Prado consideraba que en un viaje de los monitores, debido al estado de sus calderas "apolilladas" (sic), lo más seguro sería que reventaran en el viaje y llegasen inutilizadas a Arica, en donde, como está dicho, no había elementos de ningún tipo para repararlas. El pedido de caldereros, herramientas y materiales era para superar tal situación. Si no se les puede enviar, decía, "sería mejor no pensar en la venida de los tales monitores, que quedarían expuestos a perderse desde que no pudieran moverse si ocurre, como es probable, alguna avería en su caldera".

El 26 de julio, de la Haza solicitó al Ministro de Guerra y Marina que informe a Prado de su decepción por no haber podido conseguir un solo calderero,"por haberse confabulado todos ellos, que son extranjeros, por la ingerencia de especuladores de mala ley, que solo tienen por norma el interés personal".

Sin embargo, decía de la Haza, que en la Columna de Artillería Naval había logrado que voluntariamente se prestaran a marchar a Arica, previa aprobación del Gobierno, y que se informase al Director Supremo de la Guerra que próximamente estarían listos a marchar los caldereros pedidos, aún abandonando a sus familias.

El 31 de julio, el Comandante General informó al Ministro Mendiburu que en cada buque se estaba embarcando un calderero con sus herramientas. Es cierto que en la Columna de Artillería Naval había caldereros enrolados, y aunque no fueran muchos, haría los esfuerzos para atender el pedido de Prado. No existen Listas de Revista de los meses correspondientes que permitan confirmar los embarques mencionados.

El 5 de agosto, el Comandante General de Marina, contestando oficios del 20 y 25 de julio del Ministro Mendiburu, le confirmaba que tras vencer infinitas dificultades se había enviado a Arica a órdenes del Director Supremo de la Guerra, en el *Oroya* y *Manco Cápac*, los caldereros y calafates, voluntarios ellos de la Columna de Artillería Naval. Este personal, decía, había suscrito un contrato redactado en la Caja Fiscal del Callao, justo antes de embarcarse, y en el cual no se hacía mención alguna de la ración de armada, ofrecimiento que él les hiciera como una de las primeras condiciones, en el sentido de que además de su sueldo se les suministraría la que se daba en Arica a la gente de mar que servía en las baterías.

Los ocho caldereros y calafates que viajaron para Arica con indicación de sus sueldos y buques en que embarcaron fueron:

Maestro de Calafates	J. Ramírez	S/.	170.00	*Oroya*
Calderero	G. León	S/.	160.00	*Manco Cápac*
id.	R. Young	S/.	160.00	id.
id.	M. Granton	S/.	160.00	*Oroya*
id.	J. Zavaleta	S/.	160.00	id.
id.	J. Coquis	S/.	160.00	id.
Calafate	E. Nores	S/.	90.00	id.
id.	M. Vilela	S/.	90.00	id.
	Total	S/.	1,150.00	

Aquellos que viajaban en el monitor, era como precaución para cualquier caso imprevisto en que fueran necesarios sus servicios. De la Haza, también comentaba que el Cajero Fiscal del Callao al no disponer de fondos a pesar de sus continuas advertencias, para cumplir las órdenes del Ministro, tuvo que tomar la cantidad arriba señalada de los 1,200 soles destinados para el enganche de los marineros y demás individuos que se debían reemplazar en la *Pilcomayo*, como se ha visto en párrafo anterior. En consecuencia, solicitaba de la

Haza, que el Ministerio gestionara el reintegro de esa suma a la Caja Fiscal para no entorpecer el enganche de gente para la cañonera.

Finalmente, de la Haza informaba que seis de ellos, cuya relación remitía, habían dejado asignaciones en la Caja Fiscal del Callao para sus familias, que importaban 520 soles, y solicitaba al Ministro que gestionara el abono puntual de ellas.

Es probable que a raíz del envío de los caldereros y calafates mencionados, estuviera Prado en condiciones de anunciar a La Puerta, que en setiembre se había conseguido establecer una pequeña factoría que funcionaba regularmente. Gracias a este recurso, decía, "nuestros buques, que no sé por qué fatalidad siempre que salen en alguna comisión vuelven con averías, pueden hoy repararlas aquí, pues a no ser esto ya habrían tenido que ir al Callao, ocasionando fuertes gastos en su ida y regreso".

En concepto de Prado, expresado en su carta del 20 de julio a La Puerta, una de las principales causas para las frecuentes descomposturas de los buques, era que "por solo satisfacer el deseo de llegar pronto al Callao o a otra parte, se les hace andar a toda fuerza, maltratando sus máquinas y consumiendo innecesariamente más carbón del que debieran. Es, pues, preciso advertir a los Comandantes que solo en casos indispensables y de suma urgencia naveguen a todo vapor".

El 16 de agosto el Ministro Mendiburu, en vista de las reiteradas consultas del Comandante General de Marina para crear una Columna Naval de Guardia Nacional compuesta de seis compañías, en las que se enrolarían solo los artesanos cuyos oficios correspondiesen a las obras que demandaban los buques de la armada, las baterías de tierra y los diferentes objetos navales, comunicaba su decisión como sigue: "Apruébase su creación en esos términos, debiendo constar de cuatro compañías, por lo cual se reformará el cuadro, considerando solo los oficiales de Reglamento que así como los jefes, pertenecerán a la Guardia Nacional. Devuélvase dicho cuadro para que puedan expedirse los correspondientes despachos".

El 19 de setiembre, el Comandante de la Columna Voluntarios de Artillería 2 de Mayo, coronel Joaquín Montes, solicitó del Jefe del Detall de las Baterías, Alzamora, que gestionase el reconocimiento oficial de la columna, cuyo cuadro presentara en junio al Prefecto de la provincia, que en ese entonces era el Comandante General de Baterías. Recordaba Montes, que la Columna fue creada el 11 de mayo, que sus oficiales y tropa estaban armados y uniformados, y que practicaban ejercicios de cañón todos los días en las baterías Ayacucho y Junín, y que de noche practicaban ejercicios de rifle en su

cuartel, para estar en capacidad de iniciar ejercicios de tiro al blanco con rifle a partir del domingo 21 de setiembre, conforme a lo dispuesto en la Orden General del Ejército del 12 de este mes, en cuanto a la realización de dichos ejercicios los domingos y feriados.

La Columna Voluntaria en las baterías Junín y Ayacucho, consistía de 10 jefes y oficiales como sigue:

PLANA MAYOR		
Primer jefe	Teniente coronel J. Montes	
Segundo jefe	Sargento mayor P. Farías	
Sub ayudante	Subteniente N. Garay	
Abanderado	Subteniente R. Paredes	
	1ra. Compañía	**2da. Compañía**
Capitán	S. Montes	J.C. Reyes
Teniente	C.C. Montes	V. Celis
Teniente	J.F. Herrera	G. Guin
Subteniente	---	---

Al tramitar favorablemente el pedido, el Comandante General de Marina, concluía manifestando:

> "US. teniendo en consideración los servicios prestados con tanta abnegación y patriotismo por los individuos que pertenecen a dicho Cuerpo sin exigir hasta el día la menor recompensa, se dignará atender a su justo reclamo acordando con S.E. el general Vicepresidente de la República la resolución que sea conveniente".

En el proveido del 21 de setiembre, el Ministro Mendiburu aceptaba la conformación ordenando expedir los despachos de Guardia Nacional de Artillería[111].

El 30 de setiembre, el Jefe de la Columna Veterana de Artillería 2 de Mayo, coronel J.B. Huertas, oficiaba al Jefe de Estado Mayor de las Baterías, Alzamora, acerca de una disposición del Ministro de Guerra y Marina del 19 de agosto, para que el Prefecto del Callao "diera de alta en el cuerpo a los vagos y mal entretenidos que sin familia existan en la población".

Manifestaba Huertas que en cuanto recibió tal disposición ofició al Prefecto lo necesario y conveniente que era aumentar el personal del cuerpo, preguntando al mismo tiempo si debía acudir a la Prefectura o a la Intendencia de Policía por las altas diarias que se presentasen. Sobre el particular nunca recibió respuesta. Sin embargo, el nuevo Prefecto tampoco le había contestado un pedido similar. Huertas manifestaba a Alzamora que en los cuatro meses que tenía de formada la Columna, no había recibido una sola alta de la policía, a pesar

de sus diarias solicitudes, lo cual le extrañaba, pues a otros cuerpos de la plaza sí se les había reemplazado ventajosamente sus altas.

Es posible, decía Huertas, que a la Jefatura de Estado Mayor le extrañe que los efectivos de la Columna no aumenten y pueda atribuir que ello se deba a su falta de cuidado, y era por eso que elevaba el parte en cuestión, para que fuera la Comandancia General la que solicitase el cumplimiento de la disposición ministerial.

Tramitado este pedido por la vía correspondiente, el Ministro de Guerra y Marina decidió el 5 de octubre que se conteste al coronel Huertas sobre el desconocimiento de sus deberes "al decir que salva su responsabilidad, no se sabe sobre qué, porque no se le dan altas", pero que en la fecha se estaba recomendando al Prefecto la necesidad de aumentar los efectivos de la Columna[112].

Hasta este momento, en relación con las baterías se han mencionado varios cuerpos: Columna Veterana de Artillería 2 de Mayo, Columna de Artillería Naval, Glorioso Regimiento de Artillería 2 de Mayo, Columna de Voluntarios de Artillería, con sus respectivos jefes, y varios nombres más. Otras veces, el Ministro Mendiburu menciona al Batallón de Artillería de la Guardia Nacional. Su jefe también tiene nombre diferente. Al 15 de julio tenía 28 jefes y oficiales en cuatro compañías con 237 entre clases y soldados. Al 9 de octubre este batallón tenía 26 jefes y oficiales, como sigue[113]:

PLANA MAYOR	
Primer jefe	Coronel F.S. Charún(1)
Segundo jefe	Teniente coronel E. Rey de Castro(1)
Tercer jefe	Sargento mayor M. Alfaro(2)
Ayudante mayor	Capitán A. Gómez Lira(2)
Sub ayudante	Subteniente A.M. Alfaro(2)
Abanderado	Subteniente M. Benavides(2)
1ra. Compañía	**2da. Compañía**
Capitán M. San Román(1)	Sargento mayor T. Gallangos(3)
Teniente C. Charún(1)	G. del Solar(1)
Teniente L. Barrios(2)	E. López(2)
Subteniente A. Barraza(1)	J.S. Vargas(2)
Subteniente M.R. Vega(1)	A. Urrutia(2)
3ra. Compañía	**4ta. Compañía**
Capitán sargento mayor F. Denan(3)	Capitán graduado A. Martijena(3)
Teniente M. Patrón(1)	M. Cornejo(1)
Teniente J. Bernabeu(2)	F. de la Portilla(2)
Subteniente C. Sotelo(1)	J. Alfaro(2)
Subteniente N. Corzo(1)	V. Román(2)

(1) Tiene despacho; (2) Sin despacho; (3) Oficial de Ejército.

El 3 de noviembre, el Comandante General de Baterías y de Armas de la provincia del Callao, contralmirante A. de la Haza[114], informó al Director de Marina, que la víspera se le había presentado en el Arsenal la Columna de Artillería Naval al mando de su primer jefe Llaque, con un efectivo de 600 plazas. Esta Columna, formada toda con artesanos del Callao, había sido creada por resolución del 16 de agosto. Su presencia en el Arsenal era con el objeto de solicitar al Comandante General su acuartelamiento, quien entendiéndola aceptable, solicitaba la aprobación del Ministro de Guerra y Marina, y de otorgarla, ordenase se la proveyera de las armas necesarias, aunque fuera en parte, para que pudiesen adiestrarse en su manejo. Cabe anotar que el nuevo Ministro de Guerra y Marina a partir del 16 de octubre era el general M. de la Cotera.

En la misma fecha, pero en otro oficio dirigido al Director de Guerra, de la Haza, manifestaba que el primer jefe de la Columna, ya citada, le había comunicado el acuerdo unánime para abocarse a la construcción en diez días de un cuartel a propósito, capaz de alojar cómodamente 800 hombres, sin exigir recompensa alguna, debiendo solo proporcionársele la madera y demás artículos necesarios.

El Ministro La Cotera contestó el 7 de noviembre a ambos planteamientos, que el Gobierno tendría presente el ofrecimiento, pero que por el momento no creía necesario su acuartelamiento.

El 10 de noviembre, de la Haza ofició al Ministro de Guerra y Marina, acerca de la Columna de Artillería Naval, creada el 16 de agosto y compuesta de calafates, carpinteros, mecánicos, herreros y demás individuos pertenecientes a diversos gremios de artesanos de la Provincia del Callao. Comentaba de la Haza, que antes de cumplidos los dos meses de su creación, la Columna alcanzó un pie de fuerza de 500 plazas, gracias al esfuerzo de su primer jefe, efectivos que ya habían dejado sentir su presencia en la escuadra al proporcionar servicios que de otra manera antes de la guerra no se habrían conseguido.

Convencido, pues, de la Haza, de la necesidad que tenía la escuadra y las baterías del Callao, de los servicios de la Columna, remitía para aprobación el cuadro de jefes y oficiales al 10 de noviembre como batallón, actualizado respecto de aquel que se aprobara el 16 de agosto.

El 17, el Ministro La Cotera aprobaba el cuadro del batallón de Guardia Nacional Artillería Naval, organizado en el Callao, y mandaba expedir los despachos respectivos.

Batallón Artillería Naval

PLANA MAYOR		
Primer jefe	Coronel Manuel Fernando Llaque	
Segundo jefe	Teniente coronel F. Bravo	
Tercer jefe	Sargento mayor P. Ramírez Montenegro	
Ayudante mayor	Capitán E. Llaque	
Sub ayudante	Subteniente Manuel F. Llaque	
Abanderado	Subteniente L. Arteaga	
1ra. Compañía	**2da. Compañía**	**3ra. Compañía**
Capitán P.J. Flores	C. Boza	A. de la Haza
Teniente J. Gastelú	J. Díaz	E. Llaque
Teniente T. Lizárraga	L. Cárcamo	M. Álvarez del Villar
Subteniente F. Llaque	C. Salazar	P. Acosta
Subteniente F. Mendoza	P. Nolasco	J. Fuentes
4ta. Compañía	**5ta. Compañía**	**6ta. Compañía**
Capitán M. Cantos	A. Amador	F. Osorio
Teniente J. Mackenna	A. Alvarado	E. Espinosa
Teniente J. Ramírez	M. Oyanguren	E. Cañas
Subteniente A. López	F. Valdivieso	F. Alvarado
Subteniente L. Carasas	G. Salazar	T. Palacios

Evidentemente, para de la Haza, desempeñar el cargo de Comandante General de las Baterías y de Armas en adición a sus funciones de Comandante General de Marina, era fuente de una constante preocupación: en este caso por ejemplo, el alojamiento en el Callao de las tropas, que se merecían cuarteles ventilados y espaciosos, cuestión que en los cuatro meses que tenía en el puesto la había venido dilatando por la situación aflictiva del Erario Nacional, hasta el 22 de noviembre en que presentó una iniciativa al Ministerio de Guerra y Marina[115].

Manifestaba de la Haza, que el 1er. Jefe del Batallón de Artillería Naval, había inclinado su atención hacia un local que en 1871 se destinó para Aduana General del Callao. Estaba situado frente al pueblo de Bellavista. En él existía gran cantidad de materiales de construcción, con los que podría construirse un cuartel para 6 u 8 mil plazas. Este jefe se comprometía a emplear sin costo, al personal bajo su mando, que agrupaba a diversos gremios. Para mejor conocer del tema, de la Haza designó al Jefe de Estado Mayor de Baterías, Alzamora, y al ingeniero militar Pedro Marzo para inspeccionar el lugar e informar, lo que se materializó en un documento muy lisonjero, que adjuntaba.

El lugar era amplio, bien situado y ventilado, separado del Callao

y Bellavista, rodeado de terraplenes, unidos por el Norte y Sur con líneas férreas del ferrocarril inglés y trasandino, y agua potable en sus inmediaciones. En cuanto a la obra civil, los cimientos ya estaban; había 500,000 ladrillos y 60,000 adobes sin aplicación desde 1872, casetas para los obreros y depósitos de herramientas. Mano de obra, la del Cuerpo, sin costo. Pero además aparecían otros beneficios como que:

> "Establecido el cuartel del Batallón de Artillería Naval en aquel puesto, puede más adelante construirse otros para el batallón "8 de octubre", antes Voluntarios de Artillería 2 de Mayo, y aún dos o más para los cuerpos del ejército de suma utilidad en las presentes circunstancias en que ni en la capital ni en esta provincia existen cuarteles que reúnan las condiciones higiénicas tan necesarias e indispensables para este fin.
>
> Sin hacer mención de lo conveniente que sería ejercitar en el campo que existe en sus inmediaciones las fuerzas que allí se acantonen, la posibilidad de plantificar en él un gran campamento militar retrincherado y en relación con las líneas de defensa hoy en obra y las economías que resultarían al reducirse esas mismas baterías; basta considerar el gran incremento que recibiría la población de este puerto para que se considere la obra como una medida necesaria y de suma utilidad".

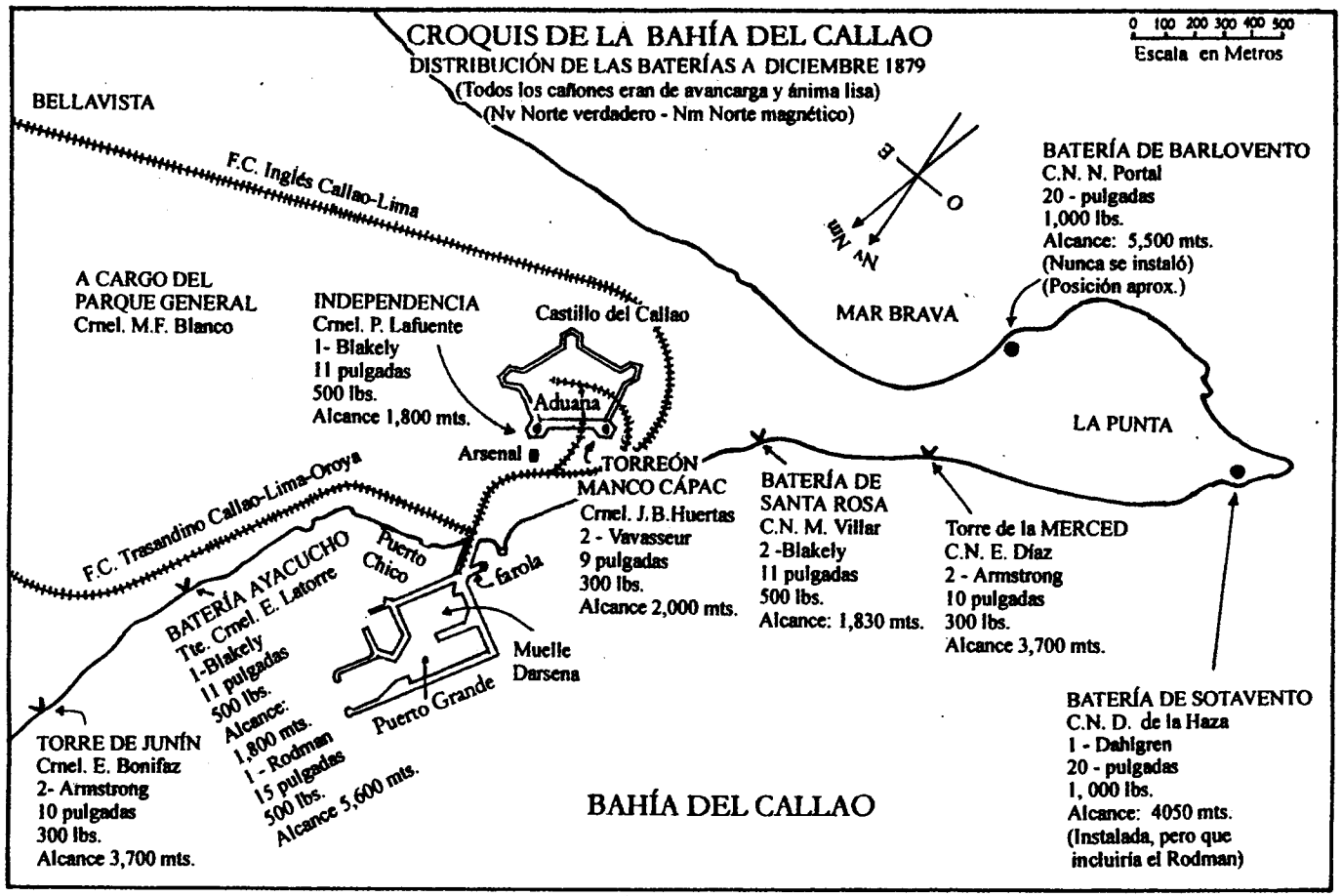
Regresando al terreno de la realidad, lo concreto es que nada se hizo para mejorar el acuartelamiento de la tropa.

Haciendo una burda estimación, puede decirse que de la Haza podría contar con un efectivo de unos 1,000 hombres para las baterías de Callao, provenientes de los batallones y columnas que aquí se ha mencionado.

2.6.6. Estado de las baterías en el Callao a fines de 1879

Ya en párrafos anteriores se ha visto que en las baterías se realizaban obras a cargo del ingeniero Echegaray. Pues bien, el 29 de setiembre de acuerdo al informe del Jefe del Detall, Alzamora, hacía una semana que los trabajos en el fuerte Santa Rosa y demás estaban paralizados por falta de fondos. El Comandante General presentó esta situación al Ministro de Guerra y Marina resaltando que no se ocultaría a su alta penetración "lo apremiante que es llevarlas a cabo, consultando la defensa de este puerto y los perjuicios que son consiguientes a su paralización".

En su proveido del 1° de octubre, se observa que Mendiburu insistió ante el Ministro de Hacienda para que la Caja Fiscal del Callao atienda los requerimientos de fondos que demandaba el ingeniero Echegaray para las obras que estaba ejecutando, más aún cuando


CROQUIS DE LA BAHÍA DEL CALLAO
DISTRIBUCIÓN DE LAS BATERÍAS A DICIEMBRE 1879
(Todos los cañones eran de avancarga y ánima lisa)
(Nv Norte verdadero - Nm Norte magnético)
0 100 200 300 400 500
Escala en Metros
BELLAVISTA
F.C. Inglés Callao-Lima
E
O
Nv
Nm
BATERÍA DE BARLOVENTO
C.N. N. Portal
20 - pulgadas
1,000 lbs.
Alcance: 5,500 mts.
(Nunca se instaló)
(Posición aprox.)
A CARGO DEL
PARQUE GENERAL
Crnel. M.F. Blanco
INDEPENDENCIA
Crnel. P. Lafuente
1- Blakely
11 pulgadas
500 lbs.
Alcance 1,800 mts.
Castillo del Callao
MAR BRAVA
Aduana
LA PUNTA
Arsenal
TORREÓN
MANCO CÁPAC
Crnel. J.B.Huertas
2 - Vavasseur
9 pulgadas
300 lbs.
Alcance 2,000 mts.
F.C. Trasandino Callao-Lima-Oroya
BATERÍA DE
SANTA ROSA
C.N. M. Villar
2 -Blakely
11 pulgadas
500 lbs.
Alcance: 1,830 mts.
Torre de la MERCED
C.N. E. Díaz
2 - Armstrong
10 pulgadas
300 lbs.
Alcance 3,700 mts.
BATERÍA AYACUCHO
Tte. Crnel. E. Latorre
1-Blakely
11 pulgadas
500 lbs.
Alcance:
1,800 mts.
Puerto
Chico
Farola
Muelle
Darsena
Puerto Grande
1 - Rodman
15 pulgadas
500 lbs.
Alcance 5,600 mts.
TORRE DE JUNÍN
Crnel. E. Bonifaz
2- Armstrong
10 pulgadas
300 lbs.
Alcance 3,700 mts.
BAHÍA DEL CALLAO
BATERÍA DE SOTAVENTO
C.N. D. de la Haza
1 - Dahlgren
20 - pulgadas
1, 000 lbs.
Alcance: 4050 mts.
(Instalada, pero que
incluiría el Rodman)

Cuadro Consolidado de la Artillería de Defensa de Costa del Perú en Último Trimestre 1879

DESCRIPCION	RODMAN		DAHLGREN		ARMSTRONG	BLAKELY	PARROTT				VAVASSEUR	
Tipo de arma	15" M 1861	20" M 1863	15"	20" M 1864	300 pdr MLR	500 pdr MLR	60 pdr ML	100 pdr MLR	150 pdr MLR	300 pdr MLR	250 pdr MLR	300 pdr
Tipo de cureña	s/d	s/d	T	T	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d
Categoría	SC	SC	SC	SC	SC	SC	s/d	s/d	s/d	s/d	SC	SC
Metal	Fierro	Fierro	Fierro	Fierro	Fierro forjado	Acero	Fierro	Fierro	Fierro	Fierro	Acero forjado	s/d
CALIBRE ánima/pulgs	15	20	15	20	10	11	5.3	6.4	8	10	9	s/d
Largo ánima/pulgs.	165	210	146	175	124	144.02	109	130	136	144	s/d	s/d
Largo total/pulgs.	190	243.5	178	207	156	175.98	s/d	154.25	163	175.5	s/d	s/d
Diam.muñón/pulgs.	15	18	s/d	18	12	s/d	21.3	8	10	10	s/d	s/d
Largo muñón/pulgs.	4.5	6.5	s/d	6	s/d	s/d	s/d	5	4.5	4.5	s/d	s/d
PESO cañón/lbs	50,000	116,797	42,000	97,300	28,880	31,863	5,360	9,820	16,500	26,900	18,709	s/d
Carga impulsiva/lbs	60 (1)	100 (1)	35	100	35 (1) (3)	50(1)	s/d	10	16	s/d	35 (1) (2)	s/d
Carga impulsiva/lbs	35 (2)	50 (2)	s/d	s/d	45 (2)	45(2)	s/d	10	s/d	s/d	30 (3)	s/d
Carga explosiva/lbs	s/d	s/d	s/d	s/d	17 (1)	10	s/d	s/d	s/d	s/d	35 (1)	s/d
Carga explosiva/lbs	s/d	s/d	s/d	s/d	8 (2)	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	35 (2)	s/d
Carga explosiva/lbs	s/d	s/d	s/d	s/d	4 (3)	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	30 (3)	s/d
Estopín	Fricción	Fricción	Fricción	Fricción	Fricción	Fricción	s/d	s/d	s/d	s/d	Fricción	Fricción
Elevación/grados	20	20 (1)	7	20	12.58 (1)	12.42 (1)	s/d	s/d	s/d	s/d	11.24 (1)	s/d
Elevación/grados	s/d	20 (2)	s/d	s/d	10.09 (2)	11.28 (2)	s/d	s/d	s/d	s/d	10.20 (2)	s/d
Elevación/grados	s/d	s/d	s/d	s/d	13.4 (3)	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	10.7 (3)	s/d
Tipo de Proyectil	Bala	Bala esférica	Bomba	Bala esférica	Bomba común (1)	Bomba sólida (1)	Bala	Bomba sólida	Cilíndrica ojival	Cilíndrica ojival	Proyectil sólido (1)	s/d
Tipo de Proyectil	s/d	s/d	s/d	s/d	Casquete (2)	Proyectil hueco (2)	s/d	Bomba larga	s/d	s/d	Bomba casquete (2)	s/d
Tipo de Proyectil	s/d	s/d	s/d	s/d	Segmentada (3)	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	Bomba común (3)	s/d
ALCANCE, metros	4,885 (1)	7,137 (1)	1,911	7,137	4,000 (1)	3,500 (1)	1,640	2,002	1,911	3,000	4,000(1)	2,550
ALCANCE, metros	3,414 (2)	5,760 (2)	4,455	s/d	4,000 (2)	3,400 (2)	s/d	1,956	s/d	s/d	4,000(2)	s/d
ALCANCE, metros	s/d	s/d	s/d	s/d	4,000 (3)	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	4,000(3)	s/d
ALCANCE, metros	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d
Tiempo de vuelo/seg	s/d	s/d	1,480	1,320	s/d	s/d	s/d	6.5	6.25	s/d	s/d	s/d
Veloc. inicial/pies x seg	1132 (1)	1155	1,480	1,320	s/d	s/d	s/d	1,250	1,234	s/d	s/d	s/d
Veloc. inicial/pies x seg	1133 (2)	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d
Rayada/lisa	Lisa	Lisa	Lisa	Lisa	Rayada	Rayada	Rayada	Rayada	Rayada	Rayada	Rayada	Lisa
Avancarga/retrocarga	Avancarga	Avancarga	Avancarga	Avancarga	Avancarga	Avancarga	Avancarga	Avancarga	Avancarga	Avancarga	Avancarga	Avancarga
Nº de estrías	N/A	N/A	N/A	N/A	10	24	7	9	11	15	18	N/A
Torsión rayado	N/A	N/A	N/A	N/A	1 vuelta en 60 cals	1 vuelta en 54.5 cals	s/d	1 vuelta en 20.3 cals	1 vuelta en 17 cals	1 vuelta en 14.4 cals	s/d	N/A
Peso cureña/lbs	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	1,970	1,300	3,790	s/d	s/d	s/d
Peso corredera/lbs	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	Barra direct.	Barra direct.	3,710	s/d	s/d	s/d
PESO proyectil/lbs	500	1,000	500	1,000	300	404(1)	60	100	150	300	232(1)	300
Peso proyectil/lbs.	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	500(2)	s/d	s/d	s/d	s/d	215(2)	s/d
Peso proyectil/lbs	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	158(3)	s/d
Largo corredera/pulgs.	s/d	245.32	s/d	243.9	174	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d
Largo cureña/pulgs	s/d	132.66	s/d	131.88	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d
----------	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	Giratorio	s/d	s/d	s/d	s/d	Giratorio	s/d
Espoleta	s/d	s/d	s/d	s/d	Tiempo/concusión	Percusión	s/d	s/d	s/d	s/d	Percusión	Percusión
Batería en:	Callao	Callao	Arica	Callao	Callao	Callao	Arica	Arica	Arica	Arica	Arica	Callao
Batería en:								Pisagua		Iquique		

Fuentes: *"Navies of the World"* por Lt. E.W.Very U.S.N., New York, 1880 p.287- *"Civil War Naval Ordnance"* por Eugene B. Canfield, U.S. Government Printing Office, 1869 ps.20-22 - *"Artillery and Ammunition of the Civil War"*, por Warren Ripley – Van Nostrand and Reinhold Co., New York ps. 368-373 - *"Descripción y Manejo de los Cañones BLAKELY, ARMSTRONG Y VAVASSEUR"*, por Coronel J. Torreblanca, Lima 1870 - Archivo Histórico de Marina, Baterías 1879 - Brigada Naval: "Combatientes del Pacífico".

Nota: Los datos consignados se han tomado de las fuentes citadas, que no siemptre coinciden debido a particularidades de cada fabricante, cañón, pólvora en especial, técnicas de medición, etc.

Los cañones incluidos fueron adquiridos en Estados Unidos después de su Guerra Civil, e Inglaterra. Algunos fueron usados en el Combate del 2 de Mayo 1866, Callao. Otros llegaron posteriormente. Por la urgencia, es probable no se cuidara la calidad de lo que se adquiría. s/d = sin datos N/A = No aplicable cals.=calibres

poco es lo que restaba por hacer "para que las baterías del Callao queden completamente listas"[116].

La batería Ayacucho, como se ha visto, tenía cañones Blakely similares a los de la batería Santa Rosa. Pues bien, el 29 de setiembre, el Jefe de la Ayacucho, coronel E. Latorre, informaba al Jefe de Estado Mayor de las Baterías, Alzamora, que como resultado de una inspección al sistema de ronza del cañón derecho, se había detectado que el rodillo que le servía de centro de rotación, presentaba una rajadura que hacía presumir que el cañón quedaría inutilizado en un par de tiros. Proponía Latorre, que se cambiara el rodillo averiado por aquel del cañón Blakely de la batería Santa Rosa que había quedado fuera de servicio desde hacía semanas, como está explicado, y previa autorización del Comandante General. El trabajo tomaría mínimo diez días, o menos si se trabajaba de noche.

Al tramitar Alzamora esta solicitud, proponía como alternativa que fuera el propio cañón Blakely del Ayacucho el que fuera instalado en la batería Santa Rosa en lugar del malogrado, y que en la batería Ayacucho se montase un Rodman de a 500, tanto porque sería un trabajo más fácil, cuanto que consideraba de mayor importancia las baterías del Sur del puerto. De la Haza, en su elevación al Ministro de Guerra y Marina, concordaba con Alzamora, por los motivos siguientes:

> "Por la situación que ocupa el fuerte Ayacucho, los fuegos de las piezas colocadas en él, están reducidos a defender la parte de sotavento del puerto, mientras los que se sitúan en las baterías de Santa Rosa no solo defienden las del Sur de la bahía sino que repelerán cualquier ataque que se hiciese por el mar bravo.
>
> Además de esto, decía, colocándose en Ayacucho un cañón del calibre de a 500 de ánima lisa sistema Rodman o Dahlgren con el de Blakely que existe allí del mismo calibre, puede defenderse eficazmente, en unión de las piezas de la Torre de Junín la parte de sotavento del puerto, sin que se haga sentir la falta del que debe pasar a la batería de Santa Rosa".

El Ministro Mendiburu, en su proveido del 2 de octubre, aprobó la propuesta de de la Haza[117].

Según informó *La Patria*, el Comandante General de Marina, acompañado del Jefe de Estado Mayor de Baterías, y el Comisario de La Punta, visitaron los fuertes Zepita y Abtao, "donde han podido convencerse de la verdad de la denuncia hecha por la prensa, respecto al mal estado en que se encuentran los polvorines". Con ese motivo, el Comandante General decidió que se reparasen y asegurasen las puertas de los mencionados polvorines, mientras se procedía a su desalojo. Corresponde aclarar que los nombres de Zepita y Abtao

habían correspondido a unas baterías de a 32 durante la guerra con España, pero en 1879 se les llamaba de Sotavento y Barlovento, con cañones de a 1,000 libras.

El 29 de setiembre, el Jefe de la batería Ayacucho, coronel E. Latorre, informó al Jefe de Estado Mayor de Baterías, Alzamora, que el 26 y 27 de julio se llevó a efecto un ejercicio de tiro real, sin novedad. A raíz de ello, pasó un informe con los defectos observados, algunos de ellos importantes que era necesario atender, habiendo sido unos resueltos y otros no. En este último caso, estaban los topes delanteros que servían para contener el peso de todo el sistema y que a su entender podía reforzárseles con otros dos topes cuya naturaleza describía. Con este refuerzo, decía, se evitaría que la corredera escapase hacia adelante dejando por muchos días fuera de servicio al cañón Blakely de 11 pulgadas. Pedía Latorre, que el ingeniero Echegaray atendiese de modo preferente la modificación propuesta, o alguna otra que estimase mejor. Tramitado favorablemente este pedido, tanto por el Jefe de Estado Mayor como por el Comandante General, el Ministro Mendiburu autorizó la modificación con fecha 2 de octubre. No se conoce de su realización. Es probable que Prado en alguna comunicación a La Puerta debe haberse referido a los ejercicios de fuego en el Callao; "siento en verdad, decía, que un exceso de previsión de mi parte haya podido causarle mala impresión", probablemente a de la Haza[118].

El 10 de octubre, el Comandante General de Baterías, de la Haza, informaba al Ministro de Guerra y Marina sobre el estado de las baterías, cuyas diversas piezas de grueso calibre montadas en los fuertes, databan de 1865 con motivo de la guerra con España[119].

> "Desde entonces, dice, a medida que la práctica ha demostrado los defectos de esa artillería ya sea por las continuas pruebas verificadas por los autores de cada sistema, o por consecuencia de la guerra se ha simplificado notablemente su servicio sin que ninguna de esas mejoras se haya puesto en práctica en nuestros fuertes.
>
> Y careciéndose de los elementos indispensables para hacer las reformas de que hago mención me dirijo a US. haciéndole presente que en mi concepto convendría aplicar a las piezas de los sistemas Armstrong, Blakely y Vavasseur, compresores hidráulicos premiados últimamente por Su Majestad Británica aparte de la patente que han obtenido sus autores; con cuya alteración recibirán una gran mejoría aquellas piezas.
>
> Si este procedimiento merece la aprobación de US. podría encargarse la compra de los compresores al Jefe de la Armada comisionado en Europa para la adquisición de elementos de guerra, aun cuando fuese necesario hacerlo por telégrafo".

El 18 de octubre, el proveído del Ministro de Guerra y Marina general La Cotera indicaba que se había pedido los compresores solicitados más proyectiles con los últimos adelantos.

El 11 de octubre, el capitán de navío Emilio Díaz, Jefe de la Torre de La Merced, elevó un informe al Jefe de Estado Mayor de las Baterías, Alzamora, respecto a la lentitud con que se venía atendiendo las obras, empezadas hacía seis meses, calificando la situación actual como peor que antes,"originándose por esta falta un desastre en el polvorín en caso de un combate". Se refería, también, a la asistencia continua al servicio nocturno de la pequeña guarnición del Batallón Artillería Comercio, al mando de un capitán y dos oficiales. Se podrá apreciar que éste era un agregado a los cuerpos de artillería antes mencionados.

Tramitado este informe por las vías correspondientes al Ministro de Guerra y Marina, optó éste por dirigir el 14 de octubre un nuevo oficio al Ministro de Hacienda, recomendándole la "necesidad de proporcionar los recursos necesarios para los trabajos de las baterías"[120].

2.6.6.1. Prueba del BELCEBÚ

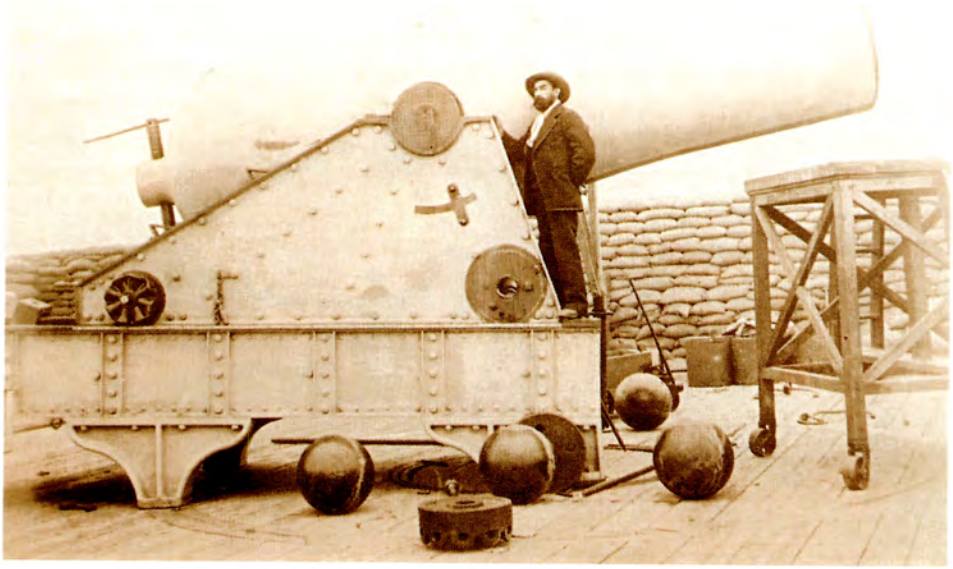
Según noticia de *La Patria* del 29 de setiembre, el 27 había quedado montado uno de los cañones de 1,000 y listo para una prueba de fuego, que se realizaría el 29 o 30, disparando solo tiros a pólvora para probar la resistencia de la plataforma y demás obras de las baterías. De acuerdo al resultado, se procedería a la prueba con bala. El mismo periódico informaba que en la tarde del 28 se haría un ejercicio de fuego con uno de los cañones de a 1,000. Ello, sin embargo, se concretó en octubre, como sigue.

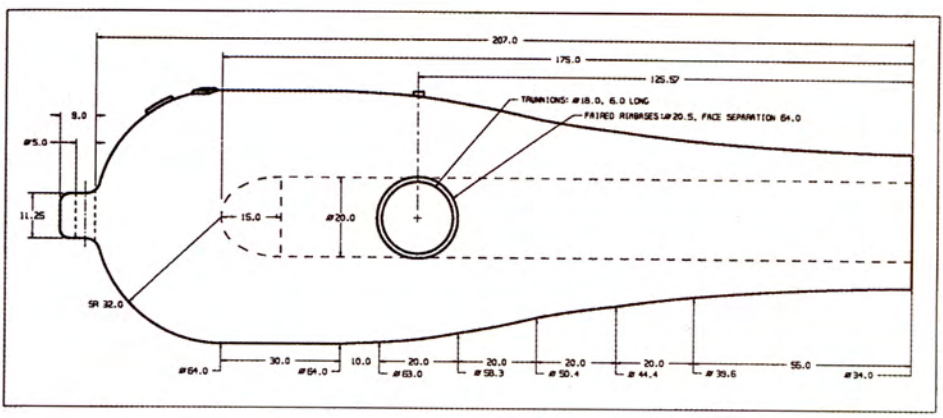
El 22 de octubre, el coronel J.B. Huertas, informaba al Jefe de Estado Mayor de las Baterías, Alzamora, de un acto importante: la prueba de la batería de a 1,000 situada a sotavento, realizada ese mismo día, según órdenes de la Comandancia General[121].

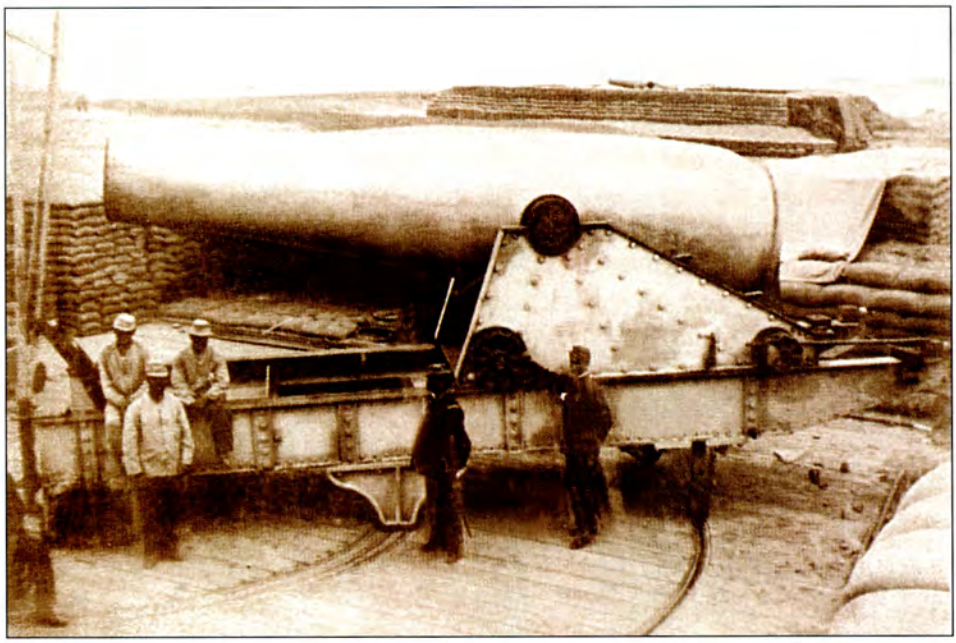
En efecto, Huertas manifestaba que luego de constituirse en la batería, reconocer la explanada, el montaje y la pieza, dejó todo listo de acuerdo a las instrucciones de la Jefatura de Estado Mayor. Presenció la prueba el Comandante General de Marina, de la Haza. El resultado se presenta en el cuadro de la página 183.

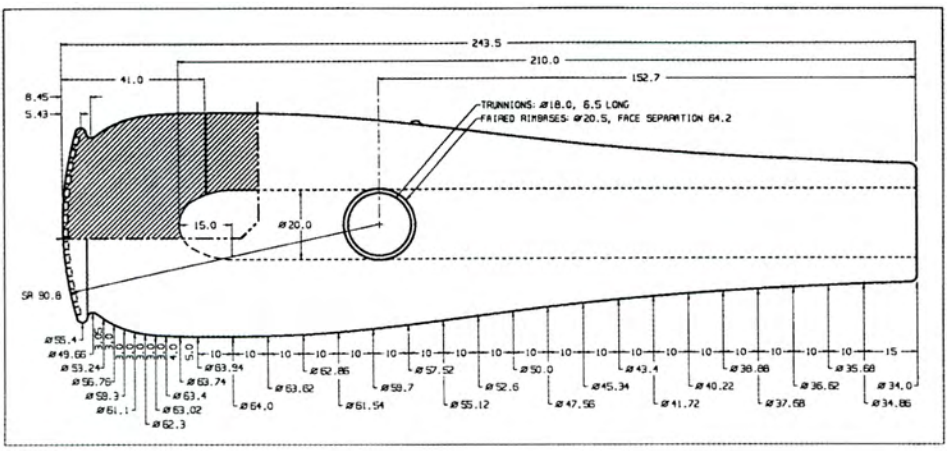
ARRIBA
Cañón Dahlgren de a 1,000 libras de la batería de sotavento.
(Reproducida de: *Las Fuerzas Sutiles*, del capitán de fragata Francisco Yábar Acuña, 2001, pág. 96).

ABAJO
Cañón Dahlgren de 20 pulgadas de calibre, ánima lisa, avancarga. Peso 97,300 libras. Tipo de proyectil: bala esférica de 1,000 libras. Longitud del ánima 175 pulgadas, que incluye una recámara de 15 pulgadas semiesférica alargada. Fue el primer cañón de ese calibre fabricado por la Fundición Fort Pitt de Estados Unidos en 1864, dándosele como nombre *Belcebú*. El cañón no fue aceptado por los nordistas y la fábrica lo vendió a la empresa Secor Co., que lo vendió al Perú en diciembre de 1865. La misma fundición produjo otros cañones similares aceptados por los nordistas, que recibieron nombres demoníacos.
(Reproducida de: *The Big Guns: Civil War Siege, Seacoast and Naval Cannons*, por E. Olmstead, W.E. Stark, S.C. Tucker-Museum Restoration Service. Bloomfield, Ont.- Alexandra Bay, U.S.A. pág. 95).




207.0
175.0
125.57
TRUNNIONS: ø18.0, 6.0 LONG
PAIRED RIMBASES ø20.5, FACE SEPARATION 64.0
8.0
ø5.0
11.25
15.0
ø20.0
SR 32.0
ø64.0
30.0
ø64.0
10.0
20.0
ø63.0
20.0
ø58.3
20.0
ø50.4
20.0
ø44.4
ø39.6
55.0
ø34.0




243.5
210.0
152.7
41.0
8.45
5.43
TRUNNIONS: Ø18.0, 6.5 LONG
FAIRED RIMBASES: Ø20.5, FACE SEPARATION 64.2
15.0
Ø20.0
SR 90.8
Ø55.4
Ø49.66
Ø53.24
Ø56.76
Ø58.3
Ø61.1
Ø62.3
Ø63.02
Ø63.4
Ø63.74
Ø63.94
Ø64.0
Ø63.62
Ø62.86
Ø61.54
Ø59.7
Ø57.52
Ø55.12
Ø52.6
Ø50.0
Ø47.56
Ø45.34
Ø43.4
Ø41.72
Ø40.22
Ø38.88
Ø37.68
Ø36.62
Ø35.68
Ø34.0
Ø34.86

ARRIBA
Cañón Rodman de a 1,000 libras de la batería de barlovento.
(Reproducida de: *Las Fuerzas Sutiles*, del capitán de fragata Francisco Yábar Acuña, 2001, pág. 96).

ABAJO
Cañón Rodman de 20 pulgadas de calibre, ánima lisa, avancarga, modelo 1861, peso 116,497 libras. Tipo de proyectil: bala esférica de 1,000 libras. Longitud del ánima 210 pulgadas, que incluye una recámara de 15 pulgadas semiesférica alargada. De los dos cañones de esta marca, uno no fue registrado y lo compró el Perú. Su alcance máximo con saquete de 200 libras era de unas 8,001 yardas.
En enero de 1881, con la captura del Callao, los dos cañones de 20 pulgadas Rodman y Dahlgren fueron llevados a Chile, pero un informe norteamericano de 1892, señala que ambos cañones estaban en puerto Caldera, Chile, más 7 cañones de 15 pulgadas.
(Reproducida de: *The Big Guns: Civil War Siege, Seacoast and Naval Cannons*, por E. Olmstead, W.E. Stark, S.C. Tucker-Museum Restoration Service. Bloomfield, Ont.-Alexandra Bay, U.S.A. págs, 78, 79, 95).

Prueba del cañón Rodman, calibre de 1,000=XX pulgadas, ánima lisa, peso 98,915 libras, apodado con el nombre "Belcebú", marcado en la culata sobre el plano anterior al fogón (ver Nota 121)

CARGA										
Nº de disparos	Pólvora Armstrong del país Libras	Taco	Proyectil sólido esférico de 1000 Lbs.	Alza	Deriva	Retroceso	Trayectoria	Alcance calculado Mts.	Rebotes	Observ.
1°	50	1	---	0°	0°	0m.10	---	---	---	Atmosfera Nublada viento oeste
2°	100	1	---	0°	0°	0m.51	---	---	---	
3°	100	---	1	10°	0°	5m.055	13"	3,422	---	Salvó los topes Rompiendo los remaches

Luego Huertas hizo una explicación detallada de las pruebas, dejando en claro que los dos primeros disparos fueron en blanco, esto es, sin proyectil. Luego explicaba que la conmoción del tercer disparo a bala no fue excesiva y la impresión que produjo no fue mayor que la de los cañones de a 500 y 300 rayados, por lo que los sirvientes de pieza no debían tener temor. Las vibraciones y el esfuerzo de la pieza sobre la plataforma fueron insignificantes. Sin embargo, como la plataforma era de madera, que aunque resistente, tenía la desventaja del material cuyas fibras leñosas estaban muy recubiertas y tupidas por la resina, que al secarse tendía a ser menos aparente, resultaron hundimientos parciales y la desnivelación. La prueba realizada no fue contundente sobre la resistencia de la plataforma, y más bien no ofreció garantía contra un impacto de proyectil.

Respecto a los resultados del tercer disparo ello es porque la corredera no era del largo apropiado. No consideraba que la pieza pudiera dispararse con una elevación menor de 12° sin peligro que se desmontase. El peligro aumentaría en proporción al calentamiento de la pieza por el número de disparos.

Por todo lo expuesto, Huertas opinaba que era necesario remediar dicho defecto, para lo cual presentaba dos opciones: una substancial y de algunos días de trabajo; otra pronta pero no radical. Para la primera recomendaba aumentar las correderas y colocar topes auxiliares. Para la segunda aumentar los topes así como la inclinación de las correderas, con los inconvenientes que podrían presentarse al hacer fuego, como desmontarse por ejemplo.

Además, decía Huertas, que por el examen realizado las correderas y cureña habían venido equivocadas, pues todo indicaba que ambas parecían haber sido construidas para uso a bordo. Concluía su informe como sigue:

"Antes de terminar este informe, debo indicar a US. que si aún es tiempo puede blindarse la plataforma; que las modificaciones y reparos que indico son de fácil ejecución y que después de terminados será conveniente hacer una prueba definitiva".

El Comandante General tramitó este informe al Director de Guerra, resaltando el alcance de 3,422 metros con una carga de 100 libras de pólvora en el tercer tiro. Por supuesto, también resaltó la avería producida por el retroceso de 5m. 055, aprobando las sugerencias de Huertas para su corrección, así como de los demás defectos observados, y concluía:

"Al terminar esta comunicación creo oportuno manifestar a US. que no estando aún entregada la batería de a 1,000 por los directores de su construcción, a indicación del Consejo Departamental de esta Provincia tuve a bien encargar al señor coronel Huertas, la dirección de su prueba; sin embargo de haberse nombrado por el Supremo Gobierno los jefes y oficiales, que deben componer su dotación, los que tomarán posiciones luego que practicadas las reparaciones necesarias se entregue oficialmente".

El Director de Guerra, coronel Noya, en su proveido del 27 de octubre, contestaba haberse aprobado las modificaciones propuestas.

El 1° de noviembre, el coronel J.B. Huertas, jefe de la Columna de Artillería 2 de Mayo, informó al Comandante General de Baterías acerca del reconocimiento ordenado sobre el estado del trabajo en la Batería de los cañones de 1,000 montados en La Punta[122].

El cañón de sotavento, decía Huertas, estaba nuevamente en batería en el mismo estado que el día de la prueba comentada anteriormente.

El de barlovento, estuvo terminado de montar el 31 de octubre. Luego describió una serie de observaciones sobre los rieles, la cureña y montaje, estos dos últimos iguales a los de sotavento.

Pero el de barlovento era un cañón Dahlgren que difería del Rodman de sotavento, en algunos aspectos, que también describió. Huertas pidió que se hagan reformas en las correderas y compresores parecidas a las que sugiriera para el Rodman. Comentaba, también, estar pendiente la construcción de uno o dos polvorines, así como el revestimiento de las baterías. Aunque no era del caso, manifestaba Huertas creer que era oportuno, para evitar accidentes posteriores, repetir en parte su informe sobre la avería del cañón Blakely de la batería Santa Rosa, que decía:

"Que es conveniente y de necesidad ineludible conocer la potencia

balística de nuestras pólvoras, en relación con la potencia de las pólvoras inglesa y americana, pues parece lógico que si la carga reglamentaria de estos cañones de a 1,000 es de 100 libras de pólvora americana, y ésta es inferior a la nuestra en un 25% (por ejemplo), disminuyan la carga en igual proporción, so pena de tener accidentes quizá irreparables bajo todo concepto".

Como referencia consignaba un cuadro comparativo de las piezas Rodman y Dahlgren.

Dimensiones comparativas de los cañones de a 1,000 Rodman y Dahlgren y de los montajes que tienen en la actualidad

Cañón	Peso de la pieza Lbs.	Diámetro del brocal Mts.	Longitud del ánima Mts.	Longitud total Mts.	Largo de corredera Mts.	Largo de cureña Mts.	Extensión para retroceso Mts.
RODMAN	98,915	0.51	4.20	4.99	6.21	3.365	2.845 (Sotavento)
DAHLGREN	116,000	0.51	5.31	6.10	6.195	3.350	2.845 (Barlovento)

NOTA.–El informe consigna erróneamente los nombres de estos dos cañones, en el sentido de que el llamado RODMAN era realmente DAHLGREN, y el llamado DAHLGREN era RODMAN.

El 15 de noviembre de la Haza elevó este informe al Director de Guerra, haciendo notar los defectos encontrados y solicitó que se defina si era el Concejo Departamental el que debía hacer el gasto de las reparaciones o el Supremo Gobierno.

El 18 de noviembre, el Ministro de Guerra y Marina, La Cotera, manifestaba: "que habiéndose comprometido el Concejo Departamental a colocar y dejar completamente expeditos los dos cañones de a 1,000, le correspondía correr con los gastos. En lo referente al cuartel sugerido, se tratará después de que los cañones estén entregados y listos para funcionar".

Según noticia de *La Patria* del 9 de diciembre, el capitán de navío Nicolás Portal había sido nombrado Jefe de la batería de barlovento. Su puesto de comandante de la *Unión* fue asumido por el de igual clase Manuel Villavisencio, y el puesto de éste en el *Chalaco* fue asumido por el capitán de navío Lino de la Barrera. Al 15 de diciembre la Lista de Revista de los señores Jefes y Oficiales de la dotación de las Baterías del Callao, era como sigue[123]:

PLANA MAYOR (6)	NOMBRES
Contralmirante	Antonio A. de la Haza
Capitán de navío	Federico Alzamora

Capitán de navío graduado	Manuel Palacios
Cirujano Mayor	J. Alzamora
Teniente	J.R. Otoya
Teniente 2°	Ezequiel Cabieses
PARQUE GENERAL (3)	
Coronel graduado	M.F. Blanco
Subteniente	H. Cervini
Guarda almacén	J. Palma
BATERÍA DE SOTAVENTO (3)	
Capitán de navío	Diego de la Haza
Tnte. coronel graduado	Federico Salmón
Teniente 1°	Manuel María Valderrama
BATERÍA DE SANTA ROSA (6)	
Capitán de navío	Manuel Villar
Coronel graduado	C.N. Rivas
Capitán de corbeta graduado	José Aniceto Zavala
Capitán graduado	F. Effio
Teniente 2°	Manuel Fernández Dávila
Alférez de fragata	Roberto Espinoza
BATERÍA DE BARLOVENTO (3)	
Capitán de navío	Nicolás Portal
Capitán de fragata graduado	Neracio Coronel Zegarra
Capitán	E. Carrera
TORRE DE LA MERCED (5)	
Capitán de navío graduado	Emilio Díaz
Coronel graduado	B. de la Barra
Sargento mayor	E. Quiñones
Capitán	S. Soto
Teniente 1° graduado	Serapio Tejerina
TORRE DE JUNÍN (7)	
Coronel graduado	E. Bonifaz
Teniente coronel graduado	E. de Piérola
Sargento mayor graduado	J.J. del Risco
Capitán	F. Moreno
Teniente	J.M. Nalvarte
Teniente graduado	A. Arias
Subteniente	J. Bouhent
TORREÓN INDEPENDENCIA (5)	
Coronel graduado	P. Lafuente
Sargento mayor	J. Jibaja
Sargento mayor graduado	M.V. Chávez
Sargento mayor graduado	A. Fuentes

Capitán graduado	A. Carmelino
TORREÓN MANCO CÁPAC (7)	
Coronel graduado	J.B Huertas
Teniente coronel graduado	W. Gayangos
Sargento mayor graduado	F. Viera
Capitán	J. Gonzales
Capitán	J. Maldonado
Subteniente	C. Flores
Subteniente	R. Ugarte
BATERÍA AYACUCHO (5)	
Teniente coronel	E. Latorre
Sargento mayor	J. de la Fuente
Sargento mayor	J.A. Sarrio
Sargento mayor graduado	M.E. Lira
Subteniente	L. Moreno
Total	50
Destacados	6
Presentes	44

Nota.– No se ha ubicado Lista de Revista de los Condestables, guarnición, tropa o marineros, etc.

El año 1879 terminó, y como se habrá podido apreciar, las baterías no estaban totalmente preparadas porque la escasez de fondos no permitió concluir las obras civiles para mejorarlas. Había diversos cuerpos de artillería, que si bien se conocía su estructura en lo que concierne a jefes y oficiales, no se ha encontrado documentación que permita establecer con certeza cuánta gente atendía la operación de las baterías en caso de combate, aunque por los informes efectuaban ejercicios doctrinales; solo hicieron ejercicios de fuego real la batería Santa Rosa el 11 de agosto, en que uno de los Blakely resultó averiado, sin que exista evidencia de su reemplazo efectivo; el torreón Manco Cápac el 7 de diciembre sin novedad, y la batería Ayacucho el 26/27 de julio con los resultados que se han consignado, y el 22 de octubre se hizo la prueba del cañón Rodman de a 1,000 en la batería de Sotavento, con los resultados mencionados y la propuesta de subsanación de los defectos observados; el 31 de octubre se inspeccionó el estado de terminación del montaje del cañón de a 1,000 Dahlgren en la batería de barlovento, quedando pendiente también la realización de modificaciones similares a las del Rodman y su prueba.

Además, en carta del 21 de setiembre de Prado a La Puerta, le

recomendaba que se construyera en el Morro de Chorrillos una fortificación para colocar una buena batería, que la consideraba necesaria para impedir el sabotaje contra el cable submarino, que tenía su estación terminal en ese sitio, pues estando ya fortificado Mollendo cabía suponer que los chilenos intentasen romperlo en Chorrillos.

2.7. MENSAJE DEL PRIMER VICEPRESIDENTE DE LA REPÚBLICA, ENCARGADO DEL PODER EJECUTIVO, A LAS CÁMARAS LEGISLATIVAS EL 28 DE JULIO DE 1879

En esta oportunidad y por las circunstancias ya conocidas, correspondió al 2do. Vicepresidente, general Luis La Puerta, en el día señalado por la Constitución, 28 de julio, dar cuenta de los actos del Gobierno. De este Mensaje, sin dejar de resaltar su elogio por el patriotismo y entusiasmo de toda la población del Perú, no solo en presentarse a brindar sus servicios sino también en donaciones desde las más humildes hasta las más significativas, solo se tomarán algunos párrafos que tienen que ver con el tríptico de la Seguridad Nacional. Así, sobre el aspecto de las Relaciones Exteriores decía como sigue:

> "Nuestras relaciones exteriores se mantienen inalterables con todas las naciones amigas. Por aconsejarlo la actualidad, he creido conveniente acreditar cerca de algunas de ellas, Agentes Diplomáticos. Me es satisfactorio aseguraros, con este motivo, que el Perú ha recibido marcadas muestras de cordial simpatía en la guerra a que tan injustamente fue provocado por el Gobierno de Chile".

Sobre el aspecto de la Fuerza del Ejército tanto de línea como de la Reserva, decía:

> "Las provincias todas, hasta las más apartadas de la capital, han organizado batallones pidiendo el primer puesto en el combate; los donativos de todo género, desde la materia prima hasta grandes cantidades en metálico, han venido de todos los pueblos; y merced a estas efusiones del más puro y espontáneo civismo, se organizó y equipó en esta capital un ejército de reserva de 12,000 hombres, perfectamente armado, que recibe diaria y metódica instrucción. Los batallones de Guardia Nacional acuartelados y declarados de línea rivalizan con los del ejército en moral e instrucción. Tenemos además en los diversos departamentos de la república fuerzas que se organizan rápidamente, cuyo total estimo en 10,000 hombres, prontos a acudir en un momento dado al punto que el Gobierno juzgue conveniente señalarles.
>
> Si fuese necesario, la República en pocos días tendría en esta capital

un ejército de 30,000 soldados, sin traer a cuenta otros 30,000 entre peruanos y extranjeros ansiosos de concurrir a la defensa del país. El entusiasmo de todo peruano por repeler la invasión del Gobierno de Chile es tal, que me he visto precisado a expedir un decreto imponiendo penas severas a las autoridades de departamento que sigan mandando batallones a esta capital sin expresa orden mía, comunicada por los Ministerios de Guerra y Gobierno. En el Callao se están construyendo nuevas baterías con cañones de a 1,000, que hacen de ese puerto una plaza inexpugnable para el enemigo".

Respecto a la Armada, se expresaba así:

"Nuestra Marina de Guerra ha obtenido triunfos importantes; si bien la ciega fatalidad privó a la República de una de sus principales naves, que naufragó chocando con una roca, no por vencimiento sino por el ardor de su bravo y pundonoroso comandante. Los daños causados al enemigo han reducido a su escuadra casi a la impotencia: mantiénese ella en cerrado convoy, dejando a nuestros marinos conducir tranquilos, con la calma del justo, sus naves cargadas de armamento, municiones, carbón, víveres y toda clase de artículos de guerra para el ejército del Sur a la vista material del enemigo. En la actual guerra se ha distinguido el monitor *Huáscar*, que después de echar a pique a la corbeta *Esmeralda*, ha esparcido el terror en la escuadra del Gobierno y costas de Chile en posteriores excursiones".

Respecto al Ejército Aliado, decía:

"Bien sabéis HH.RR. que el Ejército unido, fuerte por su número, moral e instrucción y que está perfectamente armado, no pueden temer ni los pesimistas que sea vencido: están a la cabeza de S.E. el General Prado, ilustre por muchos títulos, y S.E. el Capitán General Daza, tipo de los héroes de la edad media".

Sobre el factor económico manifestaba:

"La Hacienda Pública, que tiene que ser inagotable en las apremiantes exigencias de la guerra, ha merecido a la par del Ejército, la especial atención del Gobierno. Los recursos votados por el Congreso extraordinario para atender con ellos a las necesidades de la guerra se hallan en vía de realización. Puedo anunciaros, no obstante, que son insuficientes y tardíos en su ejecución.

El principal entre ellos, el empréstito nacional, halló serias dificultades. Traté sin embargo de allanarlas en la esfera de mis atribuciones y dirigí, con tal objeto, al Ministerio de Hacienda la carta oficial de 8 de junio, ordenándole que emplease los medios conducentes a la realización del empréstito, sin que le fuese permitido abrigar por el momento, la idea de una emisión de billetes inconvertibles, segundo extremo de la ley: así cumplía de otro lado la parte esencial de ella.

Al pronunciarme tan resueltamente contra la emisión, me decidió la casi unánime opinión del país que rechaza ese medio como la más

grande calamidad que pudiese sobrevenirle.

En cuanto al empréstito, aún no es posible conocer el monto de las suscripciones en toda la República: oportunamente os manifestará el resultado el Ministro de Hacienda.

El Congreso en su sabiduría resolverá a este respecto lo que juzgue conveniente, y proveerá a las arcas oficiales de las fuertes sumas que han menester para llenar las necesidades de hoy y atender a las exigencias de mañana".

Luego de referirse a la próxima presentación de los Ministros dando cuenta más detallada de sus respectivos Ramos, como el de Guerra y Marina cuyo resumen se presenta a continuación, La Puerta concluía su Mensaje:

"El Perú implora en este momento a la Providencia para que os inspire en vuestras deliberaciones. Ella no podrá faltaros, porque arde en vuestros pechos la llama divina del patriotismo, que es la antorcha luminosa que guía los pasos de los poderes públicos en los graves conflictos de la Patria al fin supremo: la conservación de la honra e integridad nacional.

Legisladores: Quedan abiertas las sesiones de la Legislatura ordinaria de 1879"[124].

2.8. LA MEMORIA DEL MINISTRO DE GUERRA Y MARINA

El 12 de agosto, el Ministro de Guerra y Marina, general Manuel de Mendiburu, presentó al Congreso la *Memoria* de su portafolio[125], la misma que después de reseñar las causas que llevaron a Chile a declarar la guerra al Perú, se refiere específicamente a su área de responsabilidad sobre temas que tenían que ver con la respuesta patriótica y entusiasta de todos los pueblos del Perú, y que para no ver sobrepasada la capacidad del Erario y de organización, tuvo que regular la movilización; decía también, haberse organizado un ejército de Reserva bajo el mando del 2do. Vicepresidente de la República, y la práctica desaparición del reclutamiento, que calificaba de escandaloso y mortificador de los habitantes; la reorganización de la Guardia Nacional en particular la de Lima. Manifestaba igualmente, que cuando la flota chilena se presentó en el Callao el 22 de mayo, "las baterías no se hallaban en estado de combatir ventajosamente", lo que había merecido una serie de acciones para mejorarlas. Así, refiere:

"Se fueron allanando con rapidez no pocas dificultades, y se ha trabajado sin cesar para conseguir el arreglo que en lo orgánico y en lo material y doctrinal, se requería para poder confiar en el éxito de la guerra en el caso de un ataque. Los pormenores de cuanto se ha practicado en

este sentido, exigirían alargar demasiado la presente exposición. Se nombraron para las baterías y para cada pieza en particular, jefes inteligentes de artillería y de marina. La Guardia Nacional del Callao desde el principio de la guerra se contrajo al manejo de la artillería de plaza espontánea y diligentemente, como acostumbra hacerlo siempre que lo demanda el peligro, prestándose con empeño a la instrucción y disciplina de esa clase de servicio. Aunque el Gobierno ha estado y está muy satisfecho de la constancia y entusiasmo de esos cuerpos, cuyos individuos por servir abandonan sus intereses y el cuidado de sus familias, no por esto ha olvidado la necesidad de crear fuerza veterana de artillería que al mismo tiempo que la Guardia Nacional, pueda responder de la defensa del Callao en el caso de haber de hacerse. Por ser insuficiente la columna de línea formada con el título de "2 de Mayo", dispuso el Gobierno que pasase al rango de cuerpo de artillería el batallón del ejército Junín N° 11, que existe en la actualidad en las baterías. Y como el mando militar debe estar siempre consignado a una sola persona responsable, atendida la alta graduación del Comandante General de Marina, determinó el Gobierno fuese él solo quien tuviese a su cargo las baterías, lo mismo que las tropas de la guarnición; nombrándose a un capitán de navío de inteligencia para el desempeño de las labores del Estado Mayor y sin que la Prefectura interviniese en manera alguna en atenciones militares que recargaban las suyas. Un ingeniero especial entiende en los trabajos y conservación de aquellas fortificaciones que ya se comunican entre sí por medio de telégrafo.

La generosa población del Callao, además de sus donativos voluntarios y por medio de sus distinguidos Concejos municipales, solicitó encargarse de situar en el lugar denominado La Punta una batería de piezas de a mil. Ha llevado a cabo su propósito removiendo no pocos embarazos, y cubriendo sin gravamen alguno del Erario, los crecidos gastos que ha demandado y aún demanda la ejecución de su laudable proyecto. Se trató de artillar el caballero de las Casas Matas de la antigua fortaleza; pero a causa del estado de las bóvedas, desistió el Gobierno de este pensamiento, y mandó se procediera a situar una batería de piezas rayadas de alto calibre para completar las obras de defensa en la parte conocida por la "Mar Brava". Se ha situado en el puerto de Ancón una batería de grueso calibre y está en obra el establecimiento de otra que completará los medios seguros de resguardarlo".

Al referirse específicamente al Ramo de Marina, manifestaba:

"En el fragor del entusiasmo patriótico muchos jóvenes de la Escuela Preparatoria se separaron de ella para tomar parte activa en las operaciones embarcándose como aspirantes en los buques de guerra. Ésta y otras ocurrencias perturbaron la quietud, que es la primera condición de un Liceo formalmente constituido. El Gobierno, sin embargo, no ha clausurado los restos de la Escuela Preparatoria, bien que la situación actual no sea la más a propósito para su conservación y razonable ejercicio. La Escuela Naval quedó sin funcionar de hecho desde que no hubo ya ni un solo

guardia marina en ella.

Los buques transportes se han armado acertada y diligentemente; y si los jefes superiores y los comandantes de las naves de guerra han hecho con éxito feliz, debido a su valor y pericia, diversas operaciones que han ocasionado honrosos combates y producido algunas presas importantes; los jefes de los transportes han desempeñado hábilmente y con denodado ánimo, comisiones de mucho peligro y de consecuencias muy provechosas en la presente contienda. El Gobierno está muy satisfecho del buen desempeño de todos y cada uno en particular.

La Comandancia General de Marina es muy acreedora a la pública consideración, y al reconocimiento de sus distinguidas tareas en que día a día ofrece los mejores testimonios de su celo y actividad, sin dar lugar a la más leve nota. Las dependencias que están a su órdenes con jefes de mérito, nada dejan que desear en medio de lo ejecutivo del servicio actual.

La Factoría de Bellavista sostiene el incesante trabajo que bien dirigido por su jefe expide con brevedad, para llenar cuantas necesidades ocurren en los buques de la armada y en las baterías del Callao.

El monitor *Manco Cápac* ha expedicionado para situarse en Arica, con el fin de cooperar y apoyar las operaciones de nuestras fuerzas navales.

En cuanto a la nunca bien sentida desgracia de la fragata *Independencia*, se sigue el juicio correspondiente que deberá verse en Consejo de Guerra de oficiales generales conforme a Ordenanza.

El Ministro de Marina se permitirá suplicar a la Representación Nacional, se sirva hacer alguna mención honrosa y digna, en memoria de los bravos oficiales Velarde y García que murieron con heroísmo digno de imitarse, en los combates empeñados en Iquique.

Además de que todos los capitanes de los puertos y caletas han recibido instrucciones convenientes para el mejor desempeño de sus cargos, se han situado comandantes militares en los puntos de la costa donde debe haber más vigilancia y en que hay que ejercer un cuidado especial en diversos sentidos y objetos".

Al referirse a la Dirección Suprema de la Guerra, Ejército del Sur y Aliado, y las fortificaciones en esa parte, manifestaba:

"El Presidente de la República se halla consagrado al desempeño de las graves tareas que traen consigo la conservación del ejército del Sur, su disciplina y entretenimiento. Allí se desvela por llenar las obligaciones de su alta posición, sirviendo de centro de unidad para las combinaciones y movimientos militares en mar y en tierra. Hoy existen en la Provincia de Tarapacá dos numerosas divisiones del moral y valeroso ejército de Bolivia nuestra aliada, ocupando otra parte principal de él, el territorio de la Provincia de Tacna en unión de los cuerpos peruanos organizados en ella y en la de Arica.

Las fortificaciones de este puerto se hallan en muy favorables condiciones, ya por el poder de su artillería, por las tropas que las sirven, y por la inteligencia y ejemplar contracción del contralmirante a quien están encomendadas, teniendo a sus órdenes muy distinguidos jefes.

Está mejorándose el armamento del hermoso vapor *Rímac* tomado a nuestros enemigos, y en breves días tendrá completa su tripulación y demás necesario para que entre en campaña ventajosamente.

Con motivo de haberse tomado a bordo de él un crecido escuadrón, sus caballos y completo equipo, con más una considerable cantidad de armas y otros muchos artículos, vinieron al Callao veintiocho prisioneros entre jefes y oficiales. Para hacerles llevadera su suerte en un clima benigno y sin privaciones, el Gobierno los ha enviado a Tarma, ciudad abastecida que les ofrece comodidades sin perjuicio de su seguridad. Por el Ministerio de Gobierno se han expedido las órdenes necesarias para que a dichos prisioneros se les asista y trate decorosamente".

Al referirse al adversario, lo hacía en los términos siguientes:

"La armada enemiga nada feliz en sus poco significativos movimientos, se ha empleado tenazmente en cerrar el puerto de Iquique con la mira principal de impedir la exportación de salitre y dar amplitud más lucrativa a las exportaciones que hace en el litoral Boliviano que ocupa el ejército chileno. Ni Pisagua ni Iquique ni otros puntos que dicha escuadra ha atacado por medio de sus cañones, tenían artillería que pudiera provocarlos con sus fuegos: pero se han complacido los jefes de la marina contraria al hacer temerarios ataques, cañoneando poblaciones indefensas con una temeridad vergonzosa, ajena de la humanidad y de la civilización.

El ejército chileno cuya base forman muy pocos cuerpos de línea, está engrosado con otros que han compuesto de gente nueva y emigrada del Perú, donde tenía goces y ventajas que no es posible se olviden por hombres que de otro lado son inaparentes por sus costumbres para entrar en una campaña y en regular disciplina. Ese ejército no es tan numeroso como algunos han pensado, y solo así puede explicarse su inacción, teniendo como tienen superioridad marítima y suficientes transportes. En cuanto a operaciones de tierra, están como nosotros embarazados para emprenderlas por estériles y dilatados desiertos que hacen casi inverificables las operaciones terrestres".

Mendiburu concluía su *Memoria* refiriéndose a un tema importante, en los términos siguientes:

"Al terminar esta Memoria, Señores Representantes, el Ministro de Guerra y Marina dirige la más encarecida recomendación en nombre del Gobierno y de la moral y disciplina del ejército y armada, para que os dignéis resolver que el Poder Ejecutivo ponga en ejercicio, sin demora, los proyectos de las Ordenanzas que ahora más que nunca es indispensable tengan vuestra sanción. Hablándoos verdad en cuanto a este punto, os

haré presente que en esos proyectos, lo único que hay legislativo es la parte penal: todo lo demás es puramente reglamentario y no hay cosa alguna que se oponga en lo menor a las leyes patrias, y mucho menos a la Constitución de la República. Puede el Ministro afirmarlo así a las Cámaras, porque presidió la Junta que trabajó las ordenanzas del ejército y las redactó por sí mismo con aprobación de aquella. El Perú es el único Estado de Sud-América que no tiene Ordenanzas propias, y la milicia es menester que conozca sus deberes obligatorios y todos los preceptos y reglas del servicio de las armas. Mirad Señores que la mayor parte de los males experimentados en el ejército, provienen de que la Ordenanza Española se dice que está vigente en sus prescripciones hasta el año 1821. Pero como esas Ordenanzas pertenecen a una monarquía y a usos y costumbres opuestos a nuestras instituciones, los militares no pueden estudiar con confianza unas doctrinas ajenas y de época pasada. Pocos serán los que sepan discernir lo que está vigente y lo que no puede ni debe estarlo; y aunque contienen principios que no caducarán nunca, estos se hallan confundidos y entremezclados con multitud de cosas inaplicables a la República. La consecuencia de estos inconvenientes es, que cada uno creyendo acertar, manda lo que no debe y omite muchas cosas útiles y convenientes; y de aquí nace la falta de unidad en el ejército y el que no existan principios comunes y uniformes que rijan en la disciplina y en el servicio permanente y sus aplicaciones en la guerra. Las nuevas Ordenanzas necesitan de vuestra aprobación, no porque contengan materias legislativas, sino por el prestigio y la respetabilidad que han menester para su cumplida observancia. Si el tiempo aconsejase hacer en ellas alguna aclaración, será el cuidado e interés del Gobierno proveer a esta exigencia del buen orden y de la experiencia.

Me retiro Señores, saludándoos con mi más profundo respeto, y asegurándoos que estaré siempre a vuestra disposición para cuanto queráis mandarme relativo al puesto que ejerzo y para cuyo desempeño he menester vuestra plena confianza".

Aquí conviene recordar que, conforme se tratara en el Tomo IX, Volumen 3, las nuevas Ordenanzas de la Armada fueron aprobadas en 1886.

3. INICIO DE LA SEGUNDA FASE DE LA SEGUNDA EXPEDICIÓN DE LA CAMPAÑA NAVAL

3.1. BOMBARDEO DE IQUIQUE[126]

El 15 de julio, en telegrama desde Valparaíso, Pinto dio a conocer al Ministro Varas que el general Arteaga le había informado del zarpe en la noche del 14 del almirante Juan Williams Rebolledo para

Iquique, a causa del ataque del *Huáscar*. Así pues, el bloqueo de Iquique continuó con el *Blanco*, que había relevado al *Cochrane* y *Matías Cousiño* el 16 de julio, más los buques *Magallanes*, *Abtao* y *Limari*.

Dos horas después del ocaso de Sol en Iquique, a las 7.30 p.m. del 16, mientras la población descansaba tranquila "se advirtió, dice el Jefe del Estado Mayor General, coronel Santiago Contreras en su parte al general Buendía, a bordo de las naves bloqueadoras, que se encontraban al frente de la bahía, un fuego nutrido de fusilería que la oscuridad de la noche hizo imposible conocer su objeto, interrumpido a intervalos por disparos de cañón. Concluido éste, principió con más actividad el fuego de su gruesa artillería ya en dirección al puerto, haciéndose fuera a la mar, media hora después".

Durante el bombardeo, que duró dos horas, lanzaron 42 tiros de cañón de diversos calibres, produciendo daños materiales, temor y confusión en la población con la lamentable pérdida de vidas, según se aprecia en la relación siguiente:

5 muertos:	Soldado F. Vásquez, de la columna Tarapacá, destrozado por bomba; Tres niños, hijos de la señora M. Vílchez, destrozados por bomba; Señor Quinteros, las dos piernas destrozadas por otra bomba, falleciendo el 17.
6 heridos:	Teniente coronel J.L. Torres, del Estado Mayor General, en la cara, por un astillazo; Teniente E. Osma, en la cabeza, por fragmentos de bomba; Señor M. Flores (quiteño) que perdiera un brazo; Señor M. Matías V. en la cabeza, por fragmentos de bomba; Señor E. Van Buren (alemán), en el pecho por un astillazo; Señora P. Núñez (anciana), grave en la cabeza, por fragmentos de bomba. Contusos varios, por astillas de madera.
Daños materiales:	Una bomba impactó en el local de la Prefectura y Aduanas, donde se encontraban los oficiales del Estado Mayor citado. Buen número de casas maltratadas y otras inutilizadas, cuyas pérdidas no se podían estimar el 17. El estanque de agua que se traía de Arica por cisterna, roto por una bomba.

Terminado el bombardeo, la fuerza chilena se hizo a la mar, regresando parte de ella a las 8 a.m. del 17. Los partes del Prefecto de Tarapacá, general R. López Lavalle, del Jefe de la 5ta. División coronel J.M. Ríos y del Subprefecto F. Lagos, indican todos la valiente actuación de los jefes, oficiales y tropa de guarnición, de los bomberos y la serenidad de la población a pesar de lo intempestiva de la acción.

En esa misma fecha, los Cónsules de Estados Unidos, Ecuador, Argentina, monarquía Austro-Húngara, Gran Bretaña e Italia, elevaron al almirante J. Williams Rebolledo comandante en Jefe de la escuadra chilena, primero, su denuncia por incumplimiento de sus declaraciones del 6 de abril, que quedaban contradichas por el acto del bombardeo, agregando que:

> "Por motivos que no alcanzaban a comprender, por espacio de dos horas y sin el aviso previo que el Derecho Internacional requiere, los buques al mando de US. han dirigido sobre esta ciudad un considerable número de tiros de cañón, cuyos efectos han sido desastrosos; varias personas indefensas, ancianos, mujeres y niños y algunos neutrales han perdido la vida; han sido destruidas algunas propiedades particulares pertenecientes a extranjeros, de los cuales, como US. no ignora, está compuesta la mayoría de esta población".

Así, pues, en resguardo de la vida e intereses de sus respectivos nacionales, los cónsules protestaban "unánimemente" por el injustificado bombardeo haciéndolo responsable de las consecuencias a que él diera lugar.

No perdió tiempo Williams, y el mismo 17 acusaba recibo de la protesta del Cuerpo Consular, que tramitaría ante el Gobierno. Sobre el primer punto, admitía haberles hecho la monición de avisarles oportunamente en caso de verse precisado a bombardear Iquique, en atención a la seguridad personal e intereses de sus nacionales, lo cual había cumplido siempre a pesar de los actos hostiles contra la *Esmeralda* el 21 de mayo, y el frustrado ataque con torpedos en la noche del 7 de julio.

> "Pero, decía Williams, la nueva repetición de este último acto anoche, contra el buque de mi insignia, me autorizaba, de hecho, para consumar la destrucción del pueblo; pero aún así, y obedeciendo solo a un sentimiento humanitario, ordené que las punterías se hicieran por alto, como US. habrá tenido ocasión de cerciorarse".

Después de lamentar las pérdidas de vidas, "no se le ocultará a US, decía Williams, que la feliz aplicación del torpedo hubiera hecho perecer a un sin número de individuos también indefensos contra esta traidora arma de guerra", agregando "que se continuará del mismo

modo, mientras el enemigo no emplee armas de esta especie".

Finalmente, Williams resaltaba ante el decano del Cuerpo Consular, que Iquique era una plaza militar y que, por lo tanto, "sus moradores están sujetos a todas las contingencias de la guerra; por lo cual lamento sinceramente la permanencia aún en ella de ciudadanos neutrales".

Mas el Cuerpo Consular no se quedó satisfecho con la respuesta, y el 19 dirigió una nueva misiva a Williams, manifestándole lo que sigue:

> "No creemos que el Derecho Internacional autorice y legitime la destrucción de la propiedad particular y neutral, como una simple medida de represalias, sino, tan solo en el caso preciso y extremo, de que la necesidad de activar la terminación de la guerra, o de ejecutar una operación muy importante, haga inevitable su destrucción".

No aceptaban, pues, los Cónsules, que una "ciudad abierta" como era Iquique, fuera declarada como plaza fuerte y le recordaban a Williams que:

> "Las naciones civilizadas que clasifican el bombardeo, cuando es legítimo, de una medida de rigor extremo, lo estigmatizan como un atentado si se consuma sin previo aviso, sea cual fuere por otra parte, su grado de legitimidad".

Luego de expresarle a Williams que seguían confiando en su promesa del 6 de abril, reconocida por el almirante, acerca del aviso previo, concluían que no debía extrañarle que su "actual permanencia en este puerto se explicaba por las garantías que US. nos dio; y que los deberes de nuestro cargo nos obligan a permanecer donde se hallan amenazados los intereses de nuestros connacionales".

Nuevamente, el 21 de julio Williams acusó recibo de la última nota del Cuerpo Consular, manifestándoles que apreciaba no coincidían con la razón del bombardeo ni con la definición de "plaza fuerte" de Iquique, reiterándole la seguridad de un aviso previo en un futuro bombardeo. Williams, obviamente, insistía en su clasificación de Iquique y que siempre que las circunstancias lo permitieran daría aviso oportuno. A pesar de sus sentimientos humanitarios, decía, ellos serán "compatibles con la seguridad del personal y material que el Gobierno de mi nación ha confiado a mi cuidado".

El 18, Williams cursó una nueva nota al Prefecto, haciéndole notar que tenía conocimiento de que durante las noches funcionaban las máquinas condensadoras de agua "faltando a lo que se ha prometido", advirtiéndole haber dado orden para hacer fuego contra ellas si se las veía funcionar nuevamente.

En una carta del 17 de julio a La Puerta, Prado le dio algunos detalles

del bombardeo, que ignoraba la causa de tan aleve agresión y "solamente que les haya servido de pretexto las iluminaciones y alguna que otra manifestación que ha debido hacerse en Iquique en celebridad del aniversario de Bolivia". Pero en otra carta del 20 de julio, Prado le comentó que según la nota de Williams al Cuerpo Consular de Iquique, el bombardeo por la escuadra chilena "fue a causa de que se les lanzaron torpedos de tierra, cosa completamente falsa, inventada por cohonestar su aleve y cobarde agresión".

G. Bulnes hizo este relato para la noche del 16:

> "Se vio pasar entre los buques un bote largo de forma singular, que navegaba sin remos. Era una segunda tentativa de la misma clase como la usada contra el *Cochrane* (sic)". (Debió decir *Abtao*, pues la noche del 7 de julio el blindado se encontraba en la mar).

G. Bulnes también comentaba, que en el *Diario* que le obsequiara el almirante Williams, se apreciaba detalles de lo ocurrido en la noche del 16 de julio en Iquique, y transcribió lo siguiente:

> "El torpedo fue visto desde el *Blanco* y también de la *Magallanes*, que le hizo fuego de rifle al pasar". Ese torpedo estaba en Iquique cuando se rindió la ciudad y yo, dice Bulnes, tuve la ocasión de verlo botado en la playa algunos años después. Tenía la forma de cigarro, con el centro ancho y delgado en las extremidades. Creo necesario dar estas explicaciones porque entonces se aseguró por los peruanos y también por algunos chilenos, que ese torpedo fue un pretexto inventado por Williams para bombardear Iquique".

Y habrá que seguir insistiendo en el pretexto, pues esa descripción es similar a la de un torpedo Lay. En el capítulo II, párrafo E. 1 "Los Torpedos Lay", se menciona que el 5 de julio se embarcaron en el *Chalaco*, tres torpedos Lay para Iquique, acabados de llegar. Más tarde, el 9 de agosto, el Comandante General de Marina informó que de los diez Lay adquiridos, tres habían sido entregados al ingeniero Arancibia en Iquique. En su carta del 30 de julio a La Puerta, Prado le comentaba que:

> "Estando listos los torpedos en Iquique, existía el gravísimo inconveniente de no contar con las personas adecuadas para emplearlos pues los contratistas estaban obligados únicamente a armar y enseñar el modo de servirse de los aparatos y no correr riesgo alguno". En otra carta del 20 de agosto, decía que ya el ingeniero Arancibia había aprendido y manejaba uno de los torpedos que debían operar en primera oportunidad".

Así, pues, el 7 de julio no había en Iquique torpedo Lay alguno, y el 16 sí, pero nadie lo conocía ni sabía cómo operarlo. Eso sería recién el 20 de agosto. Cabe recordar que se trataba de un torpedo automóvil y filoguiado, que se podía disparar a distancia, a diferencia

del de botalón que exigía la aproximación de la lancha al costado del buque blanco. Que Bulnes viera uno en la playa de Iquique, años después, no es prueba de que se usara otro similar en la noche del 16 de julio. Quizás fue el resultado de una obsesión chilena que se bautizó como "torpeditis".

Williams calificaba al torpedo como "traidora arma de guerra". Estaba desactualizado. Hacía 15 años se le había usado extensamente por ambos bandos en la Guerra Civil de Estados Unidos, y desde entonces las potencias marítimas estaban embarcadas en su desarrollo. Chile mismo ya había pedido torpedos a Europa y contaba con tres lanchas con torpedos de botalón. Este incidente sería la penúltima gota previa a su retiro del escenario bélico.

En la sección Actualidad, *El Peruano* del 19 de julio comentó el telegrama oficial recibido sobre el bombardeo de Iquique:

> "Hoy (19) ha recibido S.E. el Jefe Supremo un telegrama, fecha de ayer (18), de S.E. el Director de la Guerra, participándole que en la noche del 16 del mes corriente, los chilenos dispararon 45 cañonazos contra el puerto indefenso de Iquique, de cuyo bombardeo resultó un muerto.
>
> ¿Qué nuevo pretexto alegarán los piratas de América para cohonestar tamaño atentado? ¿Es permitido en algún caso, según las leyes de la guerra, bombardear un puerto indefenso a media noche y sin previa notificación?
>
> En cuanto al primer punto, los chilenos agregarán que se trataba de aplicarles un torpedo, porque están viendo torpedos en todas partes, debido al miedo que se ha apoderado de ellos, desde el instante mismo en que se midieron con el valor peruano; así como ven al ***Huáscar*** al mismo tiempo frente a Valparaíso, a Antofagasta e Iquique. La cobardía, digámoslo con franqueza, es el verdadero y único torpedo que persigue a los marinos chilenos.
>
> Pero, aparte del miedo, el bombardeo de Iquique no es sino un acto de venganza por el combate del 10, en que el ***Huáscar*** hizo terribles averías en la escuadra enemiga, inutilizando dos de sus buques. Pero hay entre ambas acciones, la misma diferencia que el que lucha de frente y un enemigo más fuerte, y el que se vale de un ardid para cometer un incendio bárbaro.
>
> Pero aún en el caso (que garantizamos completamente falso) de que se intentara aplicar un torpedo a la escuadrilla bloqueadora, ¿da ello derecho para bombardear un puerto como Iquique? Absolutamente, no. Quien bloquea debe emplear la necesaria vigilancia y está expuesto a sufrir las consecuencias, sin que pueda quebrantar jamás ni las prescripciones del derecho ni las leyes de humanidad".

Sobre el bombardeo otra vez, *El Peruano* transcribió el 21 de julio un artículo del corresponsal *CELSO* de *El Comercio*, fechado en Arica

el 17 a las 2 a.m., como sigue:

"Acabamos de llegar de Tacna por tren extraordinario. Acompaña al general Prado, S.E. el Capitán General H. Daza. Ha ocasionado este violento regreso la recepción de varios telegramas que durante la noche de ayer (16) llegaban a casa del señor Vargas, Sub-prefecto de Tacna, donde estaba hospedado S.E. El extracto que hacemos de esos telegramas es el siguiente:

Iquique bombardeado desde las 6.30 hasta las 9 p.m. No ha podido incendiar la población. Los proyectiles no ocasionaron graves averías; solamente perforan algunas casas.

Muertos una niña y un soldado. Herido, el teniente Osma.

10 a.m. Se avistan a la altura de Pisagua *Blanco* y *Cousiño* (sic) (debió decir *Límari*). Regresan al Sur.

2 p.m. *Huáscar*, *Unión* y *Pilcomayo* han salido del puerto. Próximo combate naval".

Es interesante la carta que escribe desde Antofagasta el 20 de agosto Domingo Santa María a Antonio Varas, sobre este bombardeo, en los términos que siguen, y sobre los que huelgan comentarios:

"Sabedor Williams de lo ocurrido en Iquique (el 10) se marchó allá, pero no para perseguir y acorralar al *Huáscar*, sino para cometer una enorme brutalidad que bien dará ocasión a serios e inexcusables reclamos.

Ya en Iquique, y allí reunida toda nuestra escuadra, se dio en la noche del 16 al 17 la voz de alarma con motivo de un imaginario (sic) torpedo, que todos han visto y nadie reconocido, pues cada cual le atribuye forma y dimensiones diferentes. La mejor prueba de que no ha habido tal torpedo es que no está en nuestro poder, cosa que habría sucedido irremisiblemente desde que había sido sorprendido. Es lo cierto que el tal torpedo era un bote del *Abtao*, pues se dice que gritaban *Cochrane*, *Abtao*.

Irritado Williams con la presencia de este torpedo, que según su Estado Mayor tenía la forma de un cigarro, dio orden, sin preámbulo alguno, de disparar sobre la población, que no esperaba ser visitada a esas horas por las balas. Si la orden se hubiese ejecutado tal como se dio, el *Cochrane* (sic) (debió decir *Blanco*) habría disparado sobre la *Abtao*. Esto le dará a Ud. la medida de la confusión y aturdimiento de nuestros marinos.

Imagínese Ud. lo que ocurriría en Iquique. Sin previo aviso, sin calificado motivo, la población se sintió atacada, sin darse cuenta de aquel procedimiento que violaba las leyes de la guerra y de la humanidad. Parece que los Cónsules extranjeros se interpusieron, protestando Buendía que no había sido dirigido torpedo alguno a nuestros buques, pero que si un bombardeo tan insensato continuaba, fusilaría en el acto a nuestros prisioneros.

El relato de este suceso me pone nervioso. Una ridícula cobardía nos hace aparecer como miserables, capaces de matar en las horas avanza-

das de la noche a mujeres, viejos enfermos y niños. No batimos a los buques, pero somos audaces para turbar el sueño de los indefensos y sorprenderlos con la muerte".

El Cónsul americano en Iquique, J.W. Merriam, por supuesto, ofició el 17 y el 21 de julio al Ministro Residente de Estados Unidos en el Perú, I.P. Christiancy, del bombardeo en la noche del 16, así como de la correspondencia intercambiada entre el Cuerpo Consular y el almirante J. Williams Rebolledo.

Merriam manifestaba que el bombardeo duró de 7.30 a 9.30 p.m., disparando los buques chilenos 40 tiros. El acto fue realizado sin previo aviso, habiendo muerto algunos niños y dos soldados. Explicaba que uno de los tiros impactó en la aduana, pasando a través de una de las ventanas de una habitación en la que minutos antes habían estado confinados oficiales chilenos prisioneros; la granada explotó perforando el techo hacia la habitación de los altos donde estaban reunidos un grupo de oficiales peruanos, hiriendo levemente a tres. Otros edificios resultaron seriamente dañados y uno por lo menos completamente dañado. También la planta de gas y un gran tanque de la Compañía de Agua de Iquique, de propiedad de ingleses.

Respecto al pretexto del bombardeo, un ataque con torpedo tanto en la noche del 8 (sic) (debió decir 7) de julio como en la del 16, Merriam manifestaba que el general Buendía le había asegurado que en ninguna de las dos fechas se utilizaron torpedos contra buques chilenos. Sobre la intención de destruir la ciudad, fue obvio pues se disparó más de 40 tiros de 250 y 300 libras, estando muchas de las granadas llenas de substancias explosivas, que si no produjeron incendios fue por el hecho de que las paredes de madera de las casas, por su espesor, no ofrecieron suficiente resistencia para hacerlas explotar. Al examinar algunas de las que no explotaron, se les encontró cargadas con resina y azufre. Finalmente, Merriam pedía la opinión de Christiancy en cuanto a una violación del derecho de guerra por el bombardeo.

En su respuesta, Christiancy convino en que la única razón para la protesta estaba en que Williams no cumplió con las seguridades dadas el 6 de abril sobre aviso previo al bombardeo. Por otro lado, consideraba que encontrándose acuarteladas fuerzas aliadas en Iquique, Williams tenía el derecho de atacar y aun destruir la ciudad de acuerdo al derecho de guerra. La presencia de tropas aliadas era una advertencia del riesgo a que estaban expuestos los habitantes de Iquique, peruanos y extranjeros.

Por supuesto, en Arica se recibió el mismo 16 en la noche, el tele-

grama informando del bombardeo, retransmitido a Prado en Tacna. Sin pérdida de tiempo, el Director Supremo de la Guerra regresó a Arica y ordenó que de inmediato zarparan el *Huáscar* y la *Unión*, al mando de Grau, a hostilizar las comunicaciones marítimas y litoral chileno, iniciando así la segunda fase de la 2da. Expedición de la Campaña Naval, como se ve en el párrafo 3.2.

En los comienzos del párrafo 2.2.2 se dio cuenta del informe de Grau a Prado a su llegada a Arica, el 8 de julio, al final del cual hacía presente que durante la estadía en el Callao, a causa de los trabajos de reparación e incorporación de nuevos artilleros, no hubo ocasión para efectuar ejercicios de tiro real, pero que "puede igualmente practicarse en este puerto sobre blanco dispuesto al efecto".

Luego del 2do. combate de Iquique que se acaba de comentar, el *Huáscar* fondeó el 10 de julio en Arica, en donde permaneció hasta el 17 de julio en que zarpó con la *Unión* al Sur. Durante la estadía en este puerto, fueron satisfechos en gran medida, los requerimientos logísticos, en particular el abastecimiento de carbón y algunas reparaciones con personal de tierra, conforme se aprecia de las anotaciones en el *Diario de Bitácora* correspondiente a ese lapso. Estos registros también revelan la realización de ejercicios de entrenamiento para las dotaciones de artilleros, hasta que finalmente accediendo a la sugerencia de Grau, se ejecutó un ejercicio de tiro real. El *Diario de Bitácora* del viernes 11 de julio, durante la guardia de 12-4 p.m. consignó que luego de zarpar a la 1h 20m p.m. se tocó Zafarrancho de Combate y se practicó un "ejercicio de tiro real contra un blanco a 3000 yardas del fondeadero. Se disparó 16 cañonazos con la torre y 6 con los de popa", y agregaba: "también contra el mismo blanco las baterías de tierra y la *Pilcomayo*".

3.2. TOMANDO LA INICIATIVA DE LA GUERRA EN EL MAR[127]

A raíz de la llegada de la corbeta a Arica el 16, el Secretario de la Dirección Suprema de la Guerra, M. Álvarez manifestó al Ministro de Guerra y Marina, que el Director Supremo de la Guerra concibió el proyecto de enviar a la *Unión* y al *Huáscar* a una expedición sobre Antofagasta, resuelta la cual ambos buques debieron zarpar a las 10 p.m. de ese mismo día. Igual noticia daba Prado a La Puerta en carta del 16 de julio. Luego de adoptada la decisión citada, Prado pasó a Tacna para saludar al Presidente de Bolivia, en el aniversario de su independencia.

El mismo 16 a las 8 p.m., el General en Jefe del Ejército de

Operaciones en el Norte, general Buendía, anunciaba por telegrama de Iquique, que desde hacía una hora la población era objeto de un bombardeo, que se prolongó hasta poco después de las 10, según partes sucesivos. Los buques chilenos dispararon 43 tiros de cañón de diversos calibres, perforando algunos edificios, sin producir incendios, mas sí la muerte de un soldado y varios heridos, todo lo cual ha sido ya comentado en párrafo anterior.

Recibida esta noticia en Tacna, Prado ordenó de inmediato que la salida del *Huáscar* y *Unión* se retrase en espera de últimas órdenes. Prado salió de Tacna en tren extraordinario la noche del mismo 16 para Arica, adonde llegó a las 2 a.m. del 17, se reunió con los comandantes de ambos buques que lo esperaban en tierra y después de una conferencia con ellos, decidió su inmediata salida para Antofagasta y "en pesquisa de los transportes que pudieran venir (sic) al enemigo, o que estuvieren anclados en ese puerto". A las 3 a.m. del 17, continuaba Álvarez, zarparon los dos buques, y es indudable que su marcha estuvo exenta de peligros, "pues los blindados enemigos están como ya he dicho en nuestras aguas", es decir, que los ubicaba en Iquique, lo cual no era cierto, pues el *Cochrane* con el *Matías Cousiño* se dirigían precisamente a Antofagasta luego de ser relevados por el *Blanco* y el *Límari* en el bloqueo.

El informe de Iquique indicaba que luego del bombardeo la escuadra chilena se hizo a la mar, regresando temprano el 17 la *Abtao* y la *Magallanes*. El *Blanco* y el *Límari* lo hicieron más tarde. En efecto, un telegrama de Pisagua recibido a las 10 a.m. del 17 en Arica, daba cuenta de haberse avistado al blindado y al transporte navegando hacia el fondeadero, dato que más tarde fue enmendado, al indicar que se dirigían al Sur.

¿Estaban ambos buques peruanos listos para iniciar esta operación?

Respecto a la *Unión*, se acaba de relatar sus pruebas de máquinas y calderas, y las recomendaciones para su uso. En cuanto al alistamiento artillero, se ha visto que después de tres meses, solo hizo ejercicios de tiro real por una hora antes de salir para Arica, periodo insuficiente para garantizar un buen alistamiento de combate. Sobre su alistamiento logístico, específicamente carbón, está claro que por la perentoria orden inicial de zarpar el 16 a las 10 p.m., en las 10 horas de estadía solo debió de reponer parte de aquel consumido en el viaje Callao-Arica.

En lo que concierne al *Huáscar*, se ha visto que a su arribo a Arica solicitó caldereros y carpinteros para terminar algunos trabajos que no se concluyeron en el Callao, y el suministro de medicinas y

piezas de máquinas, aparte de la reposición del carbón que fuera satisfecha entre el 10 y 16 de julio. Sobre los trabajos pendientes, el 12 de julio Grau ofició al Comandante General de Marina pidiendo que se le enviara por el próximo vapor de la carrera una chumacera del eje cigüeñal fabricada por la Factoría Naval, que calificaba de indispensable.

En cuanto al personal, Grau en su condición de Comandante General de la 1ra. División Naval, a la cual estaba adscrito el *Chalaco*, por esos días en Arica, le ordenó que proporcionase dos de "sus más expertos" fogoneros de la dotación. Por otro lado, denunciaba ante la Subprefectura de Arica, la deserción de dos marineros de la tripulación, y pedía su captura.

Desde el punto de vista administrativo, Grau comunicó al Comandante General de las Baterías de Arica y fuerzas existentes en esa Plaza, contralmirante L. Montero, estar impuesto de la decisión del Director Supremo de la Guerra, de que en lo sucesivo los comandantes de los buques de la Armada surtos en Arica, recibirían sus órdenes de dicha Comandancia General. Por ello se verá que en adelante, los comandos dieron cuenta de las operaciones a Montero.

Finalmente, en un acto muy simpático, Grau informaba al Comandante General de Marina haber recibido el 12 la Bandera Nacional que las damas de Trujillo habían obsequiado para el *Huáscar* en su calidad de buque insignia:

> "Esta prueba, decía Grau, que revela suficientemente el patriotismo del bello sexo de esa distinguida Capital, me obliga al reconocimiento por la distinción hecha a este buque, y espero que será un poderoso estímulo que retemplará el ardor de sus tripulantes, para sacarlo siempre victorioso en todas las acciones en que flameé.
>
> A la vez, me es grato manifestar a US. mi agradecimiento por los términos satisfactorios en que US. se ha dignado dirigirme el expresado oficio".

Sobre la donación de esta bandera, puede consultarse el párrafo D(1) "La llegada al Callao", del capítulo II (Tomo XI - Volumen 1).

Así pues, durante la tarde del 16, Grau y García y García apreciaron la situación y concretaron "el plan de operaciones", esto es, "los mejores medios" o cursos de acción, para cumplir la misión encargada por Prado, con los dos buques de las divisiones a su mando, extensiva a las costas de Chile. Su salida, sin embargo, se retardó hasta el 17 por las razones expuestas.

A continuación se presenta una síntesis de los partes que al término de la comisión presentaron Grau y García y García, complementada con el parte de Portal y con los asientos de Storace en su *Diario*, la reseña del corresponsal J.R. del Campo embarcado en la corbeta, y los hechos importantes que figuren en el *Diario de Bitácora* del

Huáscar, para el periodo que durase esta expedición. Conviene aclarar que García y García, en su informe, deja establecido que consignaba exclusivamente hechos de su buque insignia, o en combinación con el *Huáscar*, pues estimaba que aquellos del monitor mismo eran de la incumbencia de su comandante, Grau. Este jefe, sin embargo, al elevar su parte lo hizo en su doble condición de comandante en jefe de la expedición y de comandante del monitor.

Esta era la primera operación en que ambos buques participaban en conjunto, y probablemente a ello se debió el acuerdo que adoptaron para el empleo de señales nocturnas de identificación y que figuran al comienzo del *Diario de Bitácora* del monitor, en los términos que se transcriben en la Nota 127.

Para simplificar el resumen en cuestión, se usará la sigla GT-2, indicativa del Grupo de Tarea que conformaron el *Huáscar* y la *Unión*, en la segunda fase de la 2da. Expedición de la Campaña Naval, que en esta oportunidad se extendió hasta la costa Norte del litoral chileno. La ilustración que se adjunta sobre esta expedición, incluye la 1ra. fase, esto es, la incursión de Grau con el *Huáscar* a Iquique el 9/10 de julio.

Sin embargo, cabe resaltar que Prado en cartas del 23 y 24 de julio a La Puerta, le comenta que el monitor y la corbeta que salieran el 17, no habían regresado todavía, y que los esperaba de un momento a otro. Esto indicaría que en los seis días transcurridos, descontando tres de navegación hasta Antofagasta ida y vuelta, un día de operaciones en este puerto, en los dos días restantes solo podrían llegar hasta Taltal o Caldera a lo sumo, lo cual no sucedería así.

En párrafo aparte, se trata de la captura del transporte chileno *Rímac*, el 23 de julio.

DÍA	ACTIVIDAD O HECHO
Jueves 17 de julio	El GT-2 zarpó de Arica a las 3.00 a.m. para el Sur. Navegando bien alejado de la costa para evitar ser detectado por la escuadra bloqueadora de Iquique. A las 12 del día estuvo frente a Pisagua y a las 5 p.m. frente a Iquique. El resto del día navegó sin novedad. Según lo anotado en el *Diario de Bitácora* para este día, Grau dispuso la adopción de la señal nocturna siguiente: "Dos destellos de luz blanca con intervalo de 15 segundos significa: *"Vapor a la vista"* y tres destellos con mismo intervalo: *"Enemigo a la vista"*.
Viernes 18 de julio	Estando el GT-2 a la altura de Huanillos de Bolivia avistó un velero, que el *Huáscar* interceptó a eso de las 9 a.m. Luego del proceso de visita y registro la identificó como barca inglesa *Lady Vere de Vere*, que zarpó hacía cuatro días del puerto

de Mejillones de Bolivia con un cargamento de guano para Liverpool. En la visita obtuvo alguna información sobre los transportes enemigos.

El GT-2 reanudó la navegación hacia Antofagasta, teniendo a la vista la península de Mejillones y abierto de la punta Tetas. A la 1h p.m. el *Huáscar* avistó un vapor por su cuadra de babor, hacia tierra, navegando en rumbo opuesto al del GT-2. Por señales, Grau ordenó a García y García que la *Unión* procediera a su visita y registro. La corbeta inició la aproximación a toda velocidad, y en el trayecto lo identificó como buque de guerra, que navegaba al Norte en demanda de Mejillones. La corbeta entró en zafarrancho de combate. Por señal García y García comunicó a Grau que "el buque avistado parece enemigo", de silueta parecida al *Abtao*, según Grau. El *Huáscar* también activó su persecución.

A las 3.30 p.m., estando la corbeta a distancia de tiro y prácticamente dentro del puerto, afianzó el pabellón nacional con un tiro en blanco. José Rodolfo del Campo comentaba que en el buque reinaba gran silencio, y que el Comandante General en el puente, teniendo al lado al comandante del buque, Portal, "dio tres vivas al Perú, que fueron entusiastamente contestados". También comentaba que García y García "llamó a su cámara a todos los oficiales para manifestarles que el Perú tenía la vista en los dos débiles buques que iban en expedición a las costas de Chile y que era necesario que cada uno hiciera algo más de lo que el deber exige, pues solo así podrían satisfacer las justas aspiraciones del país. Los oficiales contestaron a su jefe que todos ellos participaban de los mismos sentimientos y que, llegado el caso, lo probarían".

El buque perseguido, que ya había fondeado, contestó izando el pabellón francés. De la *Unión* se envió en bote al teniente 2° Felipe La Torre, para la visita y registro. A las 4h. p.m. y al ingresar el *Huáscar* a Mejillones, García y García comunicó por señal "ser neutral buque perseguido". Grau ordenó que un oficial del monitor también procediese a la visita y registro, comprobando que se trataba de la cañonera francesa *Hugon*, procedente de Coquimbo.

Grau expresó en su parte, que "nuestro inevitable arribo a Mejillones frustró el plan original, porque supuse con fundamento, que allí se comunicaría por tierra a Antofagasta nuestra llegada, como pasó en otra ocasión. Por tal motivo desistí de mi propósito y resolví continuar el viaje a las costas de Chile". Storace, en su *Diario*, comentó: "Desengañados y casi coléricos por el trabajo gastado en vano, consumiendo tiempo y carbón, proseguimos con la máquina fuera de la vista de Mejillones a las 8 p.m. navegando al Sur".

Estando el GT-2 dentro de la bahía, avistó otro vapor por el Norte, saliendo a su encuentro. Al reconocerlo el *Huáscar*,

ACCIONES NAVALES CHILENAS EN JULIO

Restablecido el bloqueo de Iquique con el *Cochrane, Magallanes, Abtao, y Matías Cousiño*. El *Blanco* y *Chacabuco* en tránsito Iquique-Antofagasta detectan el 6, a la altura de Tocopilla a la *Pilcomayo*. El blindado la persigue por casi 20 horas, sin éxito. El 16 el *Blanco* y el *Limari* relevan en Iquique al *Cochrane y Matías Cousiño*, que proceden a Antofagasta. En la noche del 16, la fuerza bloqueadora chilena bombardea Iquique, en tanto que en esa misma noche, el *Cochrane* persigue a la altura de Tocopilla, a la *Pilcomayo* por casi 24 horas, sin éxito. El blindado arriba a Antofagasta el 19. A este puerto había llegado el *Itata* el 17, sumándose el *Lamar*. El 20 el *Cochrane* lleva carbón a *Tocopilla*, con orden de regresar el 22 para proteger la llegada de los transportes *Rimac* y *Paquete del Maule*, salidos de Valparaíso el 20, con el escuadrón Carabineros de Yungay. El 19 se recibe en Antofagasta la noticia de la presencia del GT-2 en Mejillones. El 22 se reúnen en la mar el *Cochrane y el Itata*, para proteger los transportes y perseguir al GT-2 en el litoral del Norte de Chile. Los buques *Chacabuco, Tolten* y *Copiapó*, reciben orden de replegarse a Valparaíso. El 23 en la mañana el *Paquete del Maule* arriba a Antofagasta, en tanto que este mismo día, en la mañana es capturado por el GT-2 el transporte armado *Rimac*, a la altura de Antofagasta. El 24 el *Cochrane* arriba a Caldera remolcado por el *Itata*. No tenía carbón y sus calderas en mal estado. El único que nada sabía de estas acciones era el Almirante J-Williams R. en Iquique.

OFENSIVA NAVAL PERUANA EN JULIO

Pilcomayo – Arriba a Arica el 2. Después de escoltar al *Oroya* hasta Pisagua prosigue a Tocopilla, adonde llega el 6 y previa notificación destruye 13 lanchas. Sigue al Sur y poco después de mediodía es detectada por el *Blanco*, que se dirigía a Antofagasta, iniciando una persecución durante más de 20 horas, sin éxito. El 8 regresa a Arica y sale el 15 para Cobija. A la altura de Tocopilla es perseguida por el *Cochrane*, que se dirigía a Antofagasta, durante casi 24 horas, sin éxito. De regreso a Arica, cumple comisiones a Mollendo y Pisagua. Conduce a este último puerto al general H. Daza, quien inspecciona a la tropa boliviana. El 27 es enviada al Callao, adonde arriba el 29 conduciendo presos de la *Esmeralda* y del *Rimac*.
Oroya – Entre el 4 / 9 transporta personal y pertrechos a Pisagua y de Mollendo conduce a Arica al batallón Victoria.
Chalaco – Arriba a Arica el 9 y después de cumplir diversas comisiones, regresa el 16 al Callao.

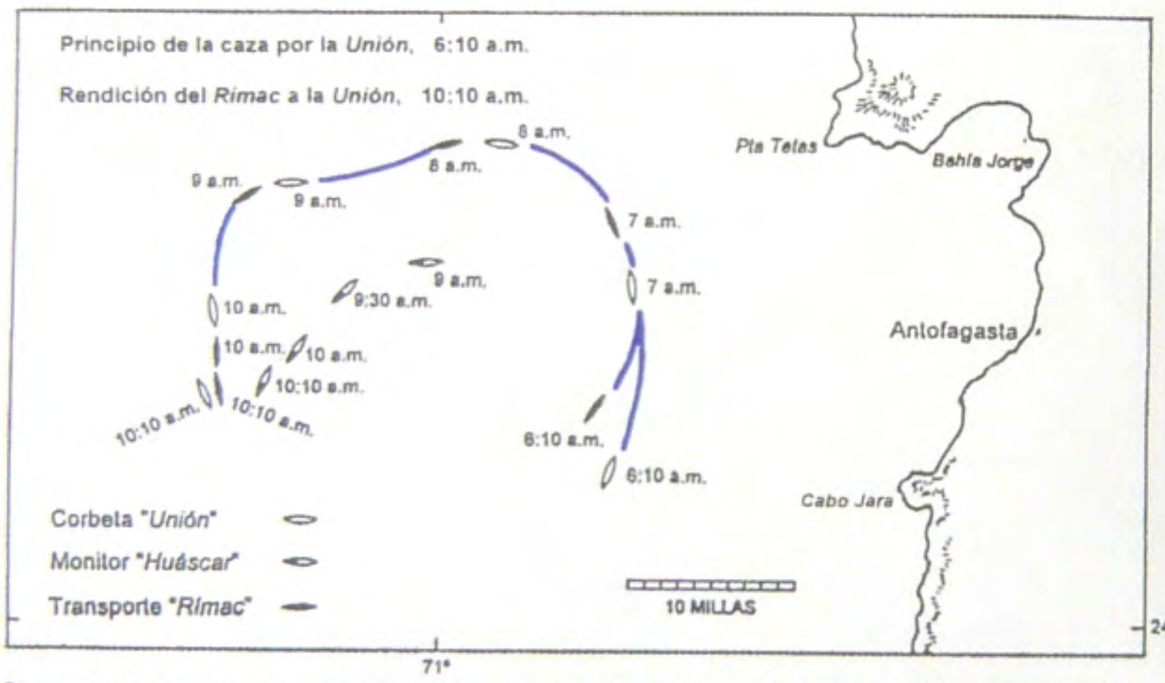
SEGUNDA EXPEDICIÓN DE LA CAMPAÑA NAVAL

1ra.Fase

Huascar - Arriba a Arica el 8. En la noche del 9/10 incursiona sobre Iquique para hundir uno o más buques de la 2da División Naval chilena que bloquea Iquique. Después de frustrarse la captura del *Matías Cousiño*, combate con los otros tres buques y evadiendo su persecución, regresa a Arica

2da. Fase
17-21 de julio: Etapa al Sur

Unión, que había arribado a Arica el 16, conforma con el *Huáscar* un grupo de Tarea, que se llamará GT-2, a órdenes del capitán de navío M.Grau. El GT-2 zarpa para atacar Antofagasta, interdecir el tráfico marítimo y hostilizar puertos chilenos. En el primer y segundo días reconoce barca inglesa *Lady Vere de Vere*, cañonera francesa *Hugon*, y vapor *Santa Rosa* de la P.S.N.C. En el tercer día reconoce tres veleros neutrales y captura la fragata chilena *Adelaida Rojas*. En el cuarto día, frente a Chañaral captura bergamtín chileno *Saucy Jack*. En este puerto destruye 12 lanchas. Reconocimiento de Caldera, sin que se produzcan acciones de fuerza por ambos lados. Al *Santa Rosa* se transbordan tripulantes chilenos de veleros capturados. En el quinto día, en Carrizal Bajo, se destruyen 17 lanchas. A un velero guatemalteco se transbordan tripulantes extranjeros de veleros capturados. En Huasco, se destruyen lanchas. Nuevamente se reconoce Carrizal Bajo.



Caza y captura del transporte chileno *Rimac*, por la corbeta peruana *Unión*, el 23 de julio de 1879, confeccionado por Aurelio García y García. En *Fuentes para la Historia Naval del Perú. Tomo II 1960 J.J. Elías.*

2da. Fase
22-25 de julio: Etapa al Norte

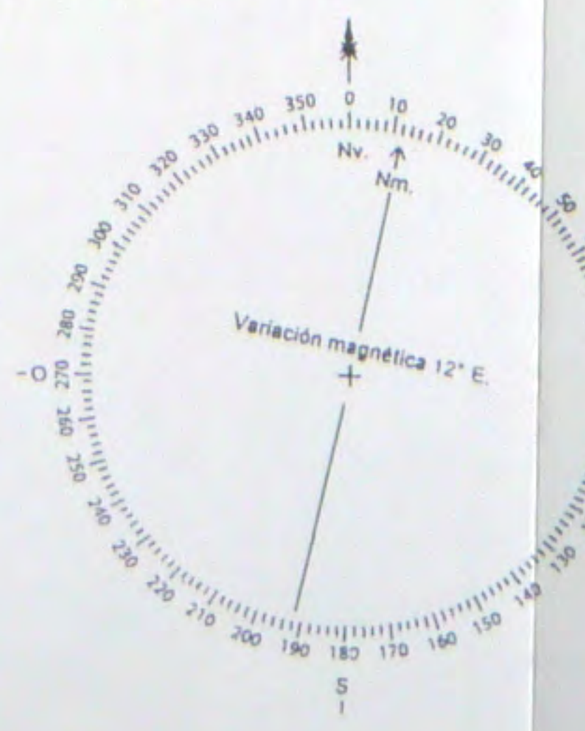
El sexto día a la altura de Caldera se reconoce vapor *Colombia* de la P.S.N.C. En Chañaral hay dos veleros neutrales y una fragata chilena *Adriana Lucía*, que es capturada. Incursión a Pan de Azúcar, adonde se destruyen 5 lanchas. A la altura de Taltal el GT-2 reconoce vapor *Chala* de la P.S.N.C., que informa de la presencia del *Itata* en Antofagasta. Buques del GT-2 navegan sueltos durante la noche para hacer rendez-vous el 23 al amanecer a unas 20 millas de Antofagasta y atacar simultáneamente. Entre las 6-10 a.m. del 23 el GT-2 detecta, persigue y captura el transporte chileno *Rimac* que se dirijía a Antofagasta. Luego los tres proceden a Arica, adonde arriban el 25 en la mañana.

Derrota buques chilenos
Etapa al Sur del GT-2
Etapa al Norte del GT-2

RESULTADOS DE LA 2DA. EXPEDICIÓN DE LA CAMPAÑA NAVAL
17-25 de julio de 1879

Buques reconocidos: 12
Buques capturados: 4
Fragata *Adriana Lucia*
Bergantín *Saucy Jack*
Fragata *Adelaida Rojas*
Vapor transporte armado *Rimac*
Puertos visitados: 8
Mejillones –Caldera-Chañaral (2)
Huasco-Carrizal (2) – Pan de Azúcar
Lanchas destruidas: 34 (+) en los cuatro últimos puertos
Horas navegadas: 199 por el GT-2
Millas recorridas: 1.330 aprox. cada buque del GT- 2

Nota: Todos los veleros capturados fueron enviados al Callao con dotación de presa. En los puertos en que se destruyeron lanchas, hubo notificación previa a las autoridades



Escala aprox. 1 : 5 000 000
PROYECCION MERCATOR
0 50 100 150 200
MILLAS NÁUTICAS
(En Lat. 25° 30' S.)



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

	según el procedimiento, resultó ser el *Santa Rosa* de la P.S.N.C. que saliera de Arica ocho horas antes que el GT-2, esto es, el 16, y sin noticias de importancia. A las 7.45 p.m. el GT-2 reanudó su viaje al Sur.
Sábado 19 de julio	Al amanecer, frente a Antofagasta, el GT-2 avistó varios veleros. Grau ordenó a García y García que la *Unión* reconociera al más alejado, mientras que el *Huáscar* lo haría con los dos más próximos. A eso de las 8 a.m. la corbeta, siguiendo el procedimiento conocido, identificó al buque como la fragata *Adelaida Rojas*, con 1,700 toneladas de carbón chileno, en viaje de Coquimbo para Antofagasta. Buque y carga de propiedad chilena, enarbolando ilegalmente la bandera de Nicaragua, a estar por los documentos presentados. Se le declaró buena presa asignándose una dotación a cargo del teniente 2° Ramón Sánchez Carrión, el aspirante Escobar como pilotín, un alumno mecánico y varios marineros. Con excepción del capitán de la fragata, que permaneció como Segundo, el cocinero y el sirviente de cámara, toda su tripulación fue transbordada a la corbeta. La presa fue conducida al Callao para el juicio respectivo. Los reconocidos por el monitor, según se anotó en el *Diario de Bitácora*, eran neutrales: *Meteoro, Brehemen*, alemán; *Mercedes*, nicaragüense, y otro italiano cuyo nombre no figura. Terminados los reconocimientos, el GT-2 reanudó su viaje al Sur. A las 5h p.m. Grau ordenó por señales como rendez-vous, según *Diario de Bitácora*, el puerto de Chañaral. García y García contestó, que sin perjuicio de la derrota quería entrar a la rada Blanco Encalada para dejar los tripulantes prisioneros.
Domingo 20 de julio	Al aclarar y frente a Chañaral, la *Unión* avistó un vapor de dos chimeneas por el Sur y un velero por el Oeste, que interceptó a 7.30 a.m., procediendo a su visita y registro. Resultó ser el bergantín *Saucy Jack*, cargado con mineral de cobre, en viaje de Talcahuano a Chañaral. Buque y carga chilenos, y por la documentación presentada, enarbolaba ilegalmente la bandera de Nicaragua. Se le declaró buena presa, asignándole una dotación a cargo del teniente 2° Julio Jiménez y del aspirante Revoredo, para su conducción al Callao. El *Huáscar* ingresó a Chañaral, y Grau envió a tierra al comandante Carbajal, a quien se le hizo caminar bastante y casi estuvo a punto que fuera objeto de poblada, según Melo. Carbajal notificó al Jefe Militar de la Plaza que se procedería a la destrucción de las lanchas, "haciéndole responsable de las represalias que pudiera tomar en caso de que se le hostilizara". Destruyó las lanchas sin resistencia. Según el *Diario de Bitácora*, en el puerto se encontraba el vapor *Potosí*, de la carrera del Estrecho. Antes de que el *Huáscar* ingresara a Chañaral, Grau ordenó a

	García y García que la *Unión* procediera a Caldera y que llegase antes que el *Santa Rosa* que en ese momento salía de Chañaral, y poder así capturar algún transporte del enemigo. La corbeta prosiguió a Caldera donde recaló a las 2h p.m., y procedió a reconocer la bahía, en donde había dos veleros y el *Santa Rosa*, que en efecto había arribado muy poco antes, fondeando cerca del muelle. Al no ver lanchas a flote, García y García supuso que habían sido varadas. La corbeta se mantuvo sobre su máquina y a pesar de estar a 3,000 metros de la batería en el muelle, a 600 metros de otra en el Norte y a 400 metros de otra en el Sur, no hubo provocaciones. La corbeta estuvo en zafarrancho de combate. García y García gestionó con el capitán del *Santa Rosa* el embarque de los marineros de los veleros apresados, a lo cual accedió, pero solo de chilenos, y extranjeros previo pago del pasaje. Fueron remitidos 11 chilenos, quedando los extranjeros en la corbeta. El *Santa Rosa* se alistó para salir, y al pasar por la proa de la *Unión*, saludó al pabellón peruano. A las 2 p.m. el *Huáscar* zarpó para Caldera. Antes de oscurecer, la *Unión* salió de Caldera para reunirse con el *Huáscar*, lo cual ocurrió algo al Norte. A las 5.30 p.m. el GT-2 ingresó a Caldera, permaneciendo allí hasta las 9 p.m. sin que los fuertes o baterías, dice Grau, hicieran fuego "sin embargo de haberme colocado a su alcance". El GT-2 reanudó su navegación al Sur.
Lunes 21 de julio	En la mañana la *Unión* ingresó a Carrizal Bajo, en tanto que el *Huáscar* prosiguió hacia Huasco, en donde luego de ingresar y seguir el mismo procedimiento que en Chañaral, destruyó las cuatro lanchas presentes. La *Unión*, por su parte, fondeó a 6.30 a.m. en Carrizal y envió a tierra al teniente 2º Felipe la Torre Bueno para advertir a la autoridad local que se destruiría las lanchas. Y si hubiera hostigamiento a la gente o al buque se tomaría represalias. La autoridad acató el aviso, y se destruyeron 17 lanchas a flote, incendiándolas. En la bahía había tres buques ingleses y uno guatemalteco, al cual transbordó a los marineros extranjeros apresados. En la tarde a la 1.30 p.m. la corbeta se retiró del puerto rumbo al Sur e hizo reunión con el monitor a las 3 p.m., que venía de Huasco, el cual ingresó a Carrizal Bajo a las 5 p.m., retirándose a 5.30 p.m. A las 6.p.m. el GT-2 siguió rumbo al Norte.
Martes 22 de julio	En la mañana temprano, navegando hacia el Norte, a las 6 a.m. la *Unión* reconoció al vapor *Colombia* de la P.S.N.C. El GT-2 ingresó a Chañaral a 9.50 a.m. Encontró tres buques. El *Huáscar* reconoció uno de ellos, que tomaría tiempo por ser sospechoso. En tanto, el que reconoció la *Unión* tenía sus papeles correctos, y García y García por orden de Grau, se dirigió con la corbeta a Pan de Azúcar. El velero reconocido

	por el monitor era la barca *Adriana Lucía*, cargada de metales, con documentación ilegal, y enarbolando la bandera de Nicaragua. Había arribado a Chañaral hacía pocas horas. Se le declaró buena presa y se le puso dotación a cargo del alférez R. Herrera, aspirantes D.S. Rivera y G. Villavisencio, el 1er. guardián A. Romano, seis marineros y un carbonero, para su conducción al Callao. Después el *Huáscar* salió de Chañaral con la barca a remolque, hasta las 2h 30m p.m., en que encontrándose a unas 12 millas de la costa largó el remolque y recuperó a la gente de auxilio. La barca inició viaje al Callao. La *Unión* ingresó a Pan de Azúcar a las 12 del día, en donde luego de seguir el mismo procedimiento que en Carrizal Bajo, destruyó 5 lanchas en el fondeadero, una de ellas cargada con muebles viejos, y luego salió del puerto a reunirse con el monitor. El GT-2 avistó como a las 5h p.m., dos veleros: uno cerca de tierra sobre el rumbo de la *Unión*; el otro más al Oeste, alejado. El monitor reconoció al primero, que resultó neutral. La corbeta al segundo, alcanzándolo a las 7 p.m., luego de navegar entre 11/12 m.p.h. Lo visitó un oficial, que confirmó su nacionalidad alemana. El GT-2 continuó viaje hacia el Norte, pero a las 8 p.m. avistó un vapor, que reconocido resultó ser el *Chala* de la P.S.N.C., salido de Antofagasta el día anterior, 21, para Caldera. De este buque se tomó conocimiento que en Antofagasta estaba el *Itata*, llegado en la tarde del 17 de Valparaíso, conduciendo una comisión de varios jefes del ejército y presidida por el ministro D. Santa María. Grau ordenó a García y García, que la *Unión* amaneciera entre "20 a 25 millas de Antofagasta para operar ambos sobre este puerto". En su parte, García y García comentaba que acordó con Grau reunirse al amanecer del 23 a 20 millas de Antofagasta y "entrar simultáneamente, el *Huáscar* por el Norte y la *Unión* por el Sur". Ambos buques navegaron toda la noche para el rendez-vous del 23.

¿Se confirmó el supuesto de Grau sobre la difusión de la presencia del GT-2 el 18 en Mejillones y su probable efecto en la incursión de sorpresa planeada contra Antofagasta? Sí, pues el 19 de julio el ministro D. Santa María envió a Valparaíso un telegrama comunicando haber recibido de Mejillones a las 10 de la noche del 18, noticia del ingreso a dicho puerto del GT-2. Agregaba que el *Cochrane* había llegado hacía una hora, y que coordinaría con Simpson para que saliera en su persecución. El blindado venía de Iquique, y el hecho de haber empleado tanto tiempo en cubrir las 215 millas, aparentemente sería un indicio de problemas en materia de propulsión. Sin embargo, estando frente a Tocopilla avistó a la *Pilcomayo*, que por

segunda vez incursionaba en este puerto, y emprendió su caza durante 24 horas sin éxito, a pesar de haber alcanzado a dar 10.5 m.p.h.

De todas maneras, la transmisión de la noticia a Valparaíso por la red telegráfica, alertó a todos los puertos de la costa Norte de Chile sobre una probable presencia del GT-2, que recién se produjo a partir del domingo 20 en Chañaral. El *Cochrane* con problemas en su velocidad, así como la *Chacabuco*, *O'Higgins* y *Covadonga* en reparaciones; *Blanco*, *Abtao* y *Magallanes* en Iquique incomunicados con Antofagasta, e inactivos consumiendo carbón inútilmente, permitieron al GT-2 asumir la iniciativa.

La red funcionó, y así el 20 de julio el Comandante General de Marina de Chile, contralmirante E. Altamirano, era informado de que en ese mismo día en la tarde había entrado la *Unión* a Caldera y al rato que se avistaba al *Huáscar*. Poco antes de que la corbeta ingresara a Caldera, lo había hecho el *Santa Rosa*, que avisó de la presencia del GT-2 en Chañaral.

También fue informado Altamirano, que el 19 de julio el *Copiapó* había fondeado en Coquimbo pero que de inmediato se dirigió a Valparaíso, al igual que la *Chacabuco* y *Toltén* que estaban en ese mismo puerto. Así pues, era un repliegue de los buques de guerra y transportes chilenos, ante la presencia del GT-2.

En efecto, otro telegrama del 20 de julio decía que el Intendente de Coquimbo había sido advertido para que despachara a Valparaíso todo transporte que allí arribase. Los telegramas de Caldera indicaban no haber ocurrido acciones de fuerza por parte de ningún lado. En cambio, aquellos del 21 sí daban cuenta de la destrucción de lanchas en Carrizal y Huasco. Otro telegrama de Caldera del 22 de julio, informaba que el vapor *Coquimbo* (sic) (fue el *Colombia*, por lo que existe una inexactitud en los telegramas que se reproducen en Ahumada y *Boletín de la Guerra*) de la P.S.N.C., había avistado en esa fecha a las 6 a.m., al GT-2 a 12 millas al Sur de Chañaral. Una cosa es cierta: la red telegráfica permitía controlar el desplazamiento de cualquier buque peruano que incursionara en su litoral y anticipar su presencia. Esta sería una experiencia que influiría en la última expedición del monitor, más aún cuando el esquema se reprodujo en las expediciones tercera y cuarta. Era como un modus operandi que imponía la geografía particular del área.

A todo esto, el *Rímac* y el *Paquete del Maule* navegaban rumbo a su destino uno, y a su captura el primero.

Hasta el 23, los buques del GT-2 no habían tenido problemas de máquinas ni de combustible, y habían demostrado flexibilidad en el

empleo de su andar. Por otro lado, aparte de uno que otro cañonazo en blanco para afianzar la bandera, los buques no se habían visto precisados a usar la artillería, ni habían realizado ejercicios de tiro real, aunque cabe suponer que practicaban día y noche ejercicios doctrinales de combate. Lo que conviene resaltar es el frecuente uso que hicieron del *Plan de Señales*, del que se dan comentarios tanto en el Capítulo II de este Tomo, como en el Volumen 2 del Tomo IX.

Con la sensación del éxito en el cumplimiento de la misión, navegaban los buques del GT-2 en la noche del 22 de julio hacia el *rendez-vous* al amanecer del 23 para atacar Antofagasta.

¿Qué circunstancias se conjugaron para la captura del *Rímac*?

En primer lugar, el arribo del GT-2 a Antofagasta después de haber incursionado durante varios días en los puertos al Sur de éste, ya no constituía una sorpresa, pero atacarlo era una tarea pendiente de ejecución conforme a la orden original. Además, la noticia recibida del vapor *Chala* el día 22 de julio, de que el *Itata* se encontraba en Antofagasta era correcta y resultaba un atractivo, pues hostigar o apresar transportes chilenos era otra tarea de la misión. Claro, Grau no sabía que en el *Itata* se habían embarcado el 14 de ese mes en Valparaíso además de Santa María, el hijo del general Arteaga, el secretario Donoso e Isidoro Errázuriz, y que Santa María llevaba la orden del Gobierno para asumir la dirección de la guerra en el Norte. Tampoco que el general Arteaga hubiera renunciado al mando el 18, ni que Santa María hubiera designado en su reemplazo al general Erasmo Escala.

En segundo lugar, Grau no tenía por qué saber que siendo todavía jefe el general Arteaga, había solicitado el envío del escuadrón Carabineros de Yungay, recientemente formado, y que el Presidente Pinto ordenase su despliegue a Antofagasta, en los transportes *Rímac* y *Paquete del Maule*.

En tercer lugar, Grau no tenía por qué saber que el *Cochrane* y el *Matías Cousiño* habían dejado Iquique el 16 con dirección a Antofagasta, adonde llegaron el 19 aunque el transporte continuó viaje a Valparaíso el mismo día. Esto quita validez a la información que le diera Prado en Arica de que los dos blindados estaban en Iquique. Su incursión a Antofagasta más el objetivo físico del *Itata* sin la protección de uno de los blindados, representaba una situación favorable.

En cuarto lugar, la decisión del Presidente Pinto llevó a que el escuadrón Carabineros de Yungay, saliera de Santiago para Valparaíso el 18 de julio, al mando del teniente coronel Manuel Bulnes, quien

llegado el mismo 18 a ese puerto, recibió la orden de embarcar a las 3 p.m. a su escuadrón en los transportes arriba citados, que zarparían ese mismo día.

En quinto lugar, que estando ya embarcado el escuadrón y ante una consulta de Bulnes al Comandante General de Marina E. Altamirano el 18, éste la transfirió a Santa María en Antofagasta, quien le contestó: "No salgan. Esperen aviso". Pero como el aviso no llegó, los dos transportes permanecieron en Valparaíso el 18 y 19. En la tarde de este último día, Altamirano recibió telegrama de Santa María para que haga "partir los transportes al siguiente 20 de julio". Según Gonzalo Bulnes, Altamirano había oficiado al capitán de fragata I.L. Gana, comandante naval del *Rímac*, de que el *Cochrane* lo aguardaría en Antofagasta. Los dos transportes salieron de Valparaíso el 20 a las 12 del día, con la garantía de Altamirano de que tendrían esa protección. Es pertinente aclarar que en Antofagasta se recibió en la noche del 18 la noticia desde Mejillones sobre la presencia del GT-2, y que por lo tanto era imposible que en la mañana del 18 circulara en Valparaíso noticias sobre ella, que en todo caso recién le fue comunicada por el telégrafo el 19.

En sexto lugar, se da la llegada del *Cochrane* a Antofagasta el 19 después de perseguir sin éxito a la *Pilcomayo*. Allí encontró al *Itata* que había llegado el 17, y al *Lamar*. Santa María, ya en funciones, ordenó al comandante del blindado, Simpson, salir al encuentro del GT-2 que había estado en Mejillones el 18, pero ante el informe de éste de que el blindado andaba escaso de carbón, de que en Tocopilla también escaseaba este elemento vital para la producción de agua para la población y los efectivos de ejército con 500 mulas allí estacionadas, y de que parecía un objetivo peruano destruir Tocopilla por creer que desde allí saldrían las expediciones sobre Tarapacá, le ordenó a Simpson llevar carbón a Tocopilla, pero que sin falta alguna esté de regreso en las primeras horas del 22, para salir al Sur al encuentro del *Paquete del Maule* y *Rímac* en su recalada a Antofagasta. El blindado casi no tenía carbón y según R. Fuenzalida y G. Bulnes, estuvo rellenando carboneras hasta las 10.30 pm. del 20, en gran parte para Tocopilla, zarpando pero siempre con la orden de regresar el 22 de julio.

En sétimo lugar, el lunes 21 a 10.30 a.m. Santa María recibió aviso telegráfico de Altamirano sobre la presencia del GT-2 en Caldera el 20, y que el *Rímac* y el *Paquete del Maule* habían zarpado el 20 con instrucciones de navegar lejos de la costa, debiendo darles protección el *Cochrane* a su llegada. Pero el martes 22 el blindado no había

regresado a Antofagasta, ni en Mejillones tenían noticias de él. Esta situación llevó a Santa María a decidir que el *Itata*, al mando del capitán de navío P. Lynch, zarpase de Antofagasta para reunirse con el blindado, comunicarle los datos sobre el GT-2 y la orden para que no entre a Antofagasta sino que proceda al Sur a proteger los transportes. En efecto, el *Itata* encontró al blindado en punta Tetas el 22 antes de la 1 p.m. navegando al SO, de lo cual tuvo noticia Santa María probablemente mediante el sistema de señales visuales sugerido por Williams, que lo tranquilizó. Sin embargo, a esa hora Santa María recibió otro telegrama del Intendente de Atacama, G. Matta, avisándole que "los transportes, sin expresar cuáles, habían regresado a Valparaíso" y ordenó que el *Lamar*, conduciendo al diputado Máximo R. Lira, se reuniese con el *Cochrane* y el *Itata* para que les informe de la nueva situación, es decir, que no se preocupasen del *Rímac*, según Gonzalo Bulnes, porque ya estaba a salvo, y "se dirigiesen a Caldera en busca del enemigo", y así ambos navegaron al Sur por el GT-2. Pero antes de que el *Lamar* regresara a Antofagasta, Santa María recibió telegrama de Altamirano de que el *Rímac* y el *Paquete del Maule* sí navegaban hacia Antofagasta. Según Fuenzalida, estando el GT-2 en Caldera, Grau conversó con oficiales del *Colombia*, que le negaron información, pero que le entregaron el periódico *Atacama* de Copiapó del 21, informando de la salida del *Rímac* el 20 en la tarde. Conviene aclarar que habiendo estado el GT-2 en Caldera el 20, no podía leer un diario de Copiapó del 21, amén de que según informe de Grau, al *Colombia* lo interceptaron en la mar el 22 en las inmediaciones de Chañaral, y si venía del Norte no podía tener periódico de Copiapó que está al Sur, restando validez a lo comentado por Fuenzalida. De todas maneras, G. Bulnes considera que así fue y que con este dato Grau estaba en condiciones de estimar la hora y posición para apresar el *Rímac*, lo cual por lo dicho también carece de validez.

Sin embargo, sí cabe considerar que el objetivo físico del GT-2 al amanecer del 23 fuese el *Itata*, y visto que tanto los buques peruanos como chilenos surtos en los puertos de la zona de operaciones, solían hacerse a la mar en las noches, regresando a la mañana siguiente, sin hora fija, muy bien pudo ser que Grau estimara esa probabilidad por el informe del *Chala*, que era posible de cumplirse habida cuenta de la información con que saliera de Arica: que los dos blindados estaban en Iquique. Si en anterior ocasión el *Itata* escapó por su mejor posición relativa y velocidad, en ésta el GT-2 podía acosarlo y capturarlo fuera del puerto, o hundirlo dentro de él.

Según G. Bulnes, el telegrama de G. Matta sobre los transportes, se refería a otros transportes como eran el *Copiapó* y el *Toltén*, y también a la corbeta *Chacabuco*, todos los cuales estando en Coquimbo recibieron orden de proceder a Valparaíso, más no así los dos transportes que llevaban al escuadrón de Carabineros, por la imposibilidad de comunicarles noticia alguna.

En octavo lugar, el *Cochrane* y el *Itata* estaban en la mañana del 23 a la altura de Taltal, y habiendo reconocido dos buques alemanes, que les informaron haber sido visitados por el GT-2 el 22 en la noche, Lynch opinó por regresar al Norte, en tanto que Simpson de seguir al Sur, en razón de estimar que la noticia era falsa. El blindado estaba muy escaso de carbón y no podía dar alcance el 23 al GT-2 a la entrada de Antofagasta. El 24 en la madrugada el *Itata* hubo de darle remolque hasta Caldera. Resultó, además, que el blindado estaba con serias fallas en sus calderas. Entretanto, a las 5.30 p.m. del 23 el *Paquete del Maule* llegó a Antofagasta sin novedad. En lugar de navegar en alta mar, navegó bien pegado a la costa, sin avistar ni cruzarse con buque alguno, instrucciones distintas, según G. Bulnes, a las del *Rímac* de navegar entre 30/40 millas de la costa. El capitán del *Maule* supuso que al *Rímac* le había sucedido alguna desgracia por cambio de maquinistas. Además, Santa María avisó en la tarde del 23, que el GT-2 estuvo cerca de Antofagasta esa mañana, probablemente informado por el sistema de aviso ya descrito.

Finalmente, después de la captura del *Rímac*, G. Bulnes hizo una publicación en *El Ferrocarril* de fecha 30, denunciando la desaprensión con que se había manejado la salida del *Rímac* de Valparaíso, achacando responsabilidad al Comandante General de Marina, E. Altamirano; que se debía investigar; que su salida precipitada no era necesaria, y que no constituía un accidente sino una imprevisión. Altamirano, al tomar conocimiento de dicha nota periodística publicó otra en *La Patria* de Valparaíso el mismo 30, refutando dos de las afirmaciones de Bulnes. A todo esto salió al paso el *Diario Oficial* de Chile mediante una nota aclaratoria que se resume como sigue:

Sábado 19 *Rímac* debió salir en la tarde llevando el Escuadrón, que el general en Jefe de Antofagasta había pedido, con nombre propio. 2.18 p.m. el Comandante General de Marina recibió en Valparaíso el telegrama del Ministro de Relaciones Exteriores (Santa María) desde Antofagasta: "Que no salga. Espere US. aviso", contestando así a su pregunta. Sin embargo, el Comandante General de Marina (Altamirano) envío telegrama al Ministro de Relaciones Exteriores sobre

presencia a bordo de la caballada. A 3.35 p.m. el Ministro contestó: "He dicho a US. que espere aviso". A eso de 5.15 p.m. envió otro telegrama al Comandante General: "Que salgan mañana". El Comandante General coordinó con el Intendente General del Ejército y Armada y se fijó la salida para el 20 a las 12 del día.

Domingo 20 Zarparon de Valparaíso a la hora dicha, con minutos de diferencia, el *Rímac* y el *Paquete del Maule*. A 6.30 p.m. el Gobierno recibió en Santiago el telegrama que el Intendente de Atacama transmitió al de Valparaíso a las 2.30 p.m. de que "los buques peruanos *Huáscar* y *Unión* surcaban nuestras aguas". De inmediato el Ministro del Interior (Antonio Varas) pasó telegrama al Comandante General de Marina: "Prevengan a Antofagasta en el primer momento en que haya comunicación, que el *Rímac* salió hoy (20) a las 12, llevando escuadrón de Carabineros, con encargo de tomar alta mar, a fin de que el *Cochrane*, calculando su rumbo y el lugar en que se halla, salga a protegerlo. Creemos esto preferible a que venga directamente a Caldera. Si el *Cochrane* no está en Antofagasta y se encuentra en algún punto próximo, que se le dé aviso inmediatamente". En la noche de ese domingo, el Ministro del Interior dirigió otro telegrama al Intendente de Coquimbo, previniéndole que hiciera regresar inmediatamente a Valparaíso a los transportes *Copiapó* y *Toltén*, y que despachara para el mismo puerto a la *Chacabuco*, como en efecto se hizo.

Lunes 21 Sin datos.

Martes 22 Recibido en Antofagasta el telegrama del Ministro del Interior, se cumplió. El *Cochrane* salió (sic) de Antofagasta a medio día con el *Itata* (no coincide con los partes pues el *Cochrane* fue localizado por el *Itata* a la altura de punta Tetas) pues se calculaba que el *Rímac* haciendo su viaje normal, debía llegar a Antofagasta en 56 o 58 horas, o sea en la noche de ese día. Después de la salida, el Ministro de Relaciones Exteriores en Antofagasta, recibió otro telegrama de Caldera en el que el Intendente de Atacama le daba el rumbo de los buques peruanos, y agregaba: "que los transportes habían regresado a Valparaíso". En Antofagasta se creyó que el telegrama del Intendente (G. Matta) se refería al *Rímac* y *Paquete del Maule*, y para que el *Cochrane* no perdiese tiempo, se envió al *Lamar* con el diputado M.R. Lira para que entregase, como entregó, a Simpson el telegrama recibido. El *Cochrane* fue alcanzado, le entregaron el telegrama, dedicándose a buscar al *Huáscar* y *Unión* hacia Caldera.

Esta era, pues la situación el martes 22. A continuación se verá lo que sucedió el 23.

3.2.1. Captura del transporte chileno Rímac[128]

Se acaba de ver por el parte de Grau, que la *Unión* debía amanecer el 23 entre "20 a 25 millas de Antofagasta para operar ambos sobre este puerto", y por el de García y García, que estaba acordado reunirse al amanecer de esa fecha a "20 millas de Antofagasta y entrar simultáneamente, la *Unión* por el Sur y el *Huáscar* por el Norte". Esto significaba que en la navegación nocturna del 22/23 ambos buques navegarían independientemente, pues de otra manera no procedía la orden de reunirse al amanecer.

Sea oportuno aclarar que la participación más prolongada y activa en este evento, correspondió a la corbeta *Unión*, y que la del *Huáscar*, en los últimos momentos del mismo, fue decisiva para su término. Por esta razón, además de los informes de los otros protagonistas de la jornada, incluidos los del *Diario* de *Bitácora* del monitor para esas horas, los elementos de juicio usados para la descripción e ilustración misma, se basan principalmente en los documentos de la corbeta, habiendo sido necesario compatibilizar datos para salvar discrepancias.

3.2.1.1. Detección y persecución

Al amanecer del 23, ambos buques se encontraban al Sur de Antofagasta prácticamente en la zona designada para el *rendez-vous*, pero sin avistarse. La *Unión* frente al morro Jara; el *Huáscar* algo más al Sur. A las 5.30 a.m., el Sol aún no había salido; la corbeta navegaba a 8 m.p.h.; la mar llana; soplaba una brisa floja del SSO; la luz crepuscular ofrecía un horizonte completamente despejado. En el *Huáscar* se registraban condiciones similares, navegando a 6.5 mph, al N5°O.

Entre 6h-6h 30m a.m. se produjeron varios avistamientos simultáneos. Así, el vigía de la *Unión* anunció el humo de un vapor hacia el NE en demanda del puerto. En cambio no llegó a avistar el humo del monitor, cuyo vigía también anunció dos humos hacia el Norte. El del *Rímac* también hizo lo propio con el humo de otro vapor. En las tres naves había dudas respecto al buque cuyo humo ha sido avistado. Grau supuso que uno de ellos correspondía a la corbeta que estaba siendo perseguida, o bien que era la corbeta la que perseguía

un transporte enemigo. Ante la duda se dirigió hacia los humos a máxima velocidad. El capitán P. Lautrup del *Rímac* y su comandante naval capitán de fragata I.L. Gana, abrigaron la esperanza de que fuera el del *Cochrane*, pues al salir de Valparaíso el Comandante General de Marina aseguró que estaría esperando para proporcionarle protección. Aurelio García y García, en cambio, ordenó a Portal aproximarse para identificarlo, para lo cual la corbeta cambió de rumbo y aumentó velocidad. Estando en esta evolución, Gana comentó que ya con el horizonte algo más claro se avistaron las cofas blindadas de un buque de tres palos similar al blindado. Lautrup, por su parte, apreciaba una silueta similar a la de la *Pilcomayo*, lo cual no le preocupó porque su andar era menor. A Gana también le pareció, en un inicio, que se trataba de la cañonera. Ante esta probabilidad, y de acuerdo a su contrato, Lautrup le comunicó a Gana que a partir de ese momento le entregaba el mando del *Rímac*, pero que seguiría colaborando en su mejor manejo. En los tres buques el personal ocupó sus puestos de zafarrancho de combate.

Para definir la situación desde un comienzo, la *Unión* afianzó el pabellón nacional mediante un tiro en blanco. El buque aún no identificado, no contestó ni izó bandera alguna, pero a poco disparó un tiro a bala hacia la corbeta que no llegó ni a la tercera parte de la distancia, pues su vieja artillería de a 32 libras solo alcanzaba un máximo de 810 metros, menor que el de un fusil, según Gana. Además, llegó a la conclusión de que no era el blindado y que siendo su mejor recurso la velocidad, sería una pérdida de tiempo y distancia estar maniobrando para disparar contra el buque que lo perseguía, y que identificó ya como la *Unión*.

El vapor, que inicialmente estuviera a 4,500 metros de la *Unión*, adoptó rumbo Norte y aumentó al máximo su velocidad. Poco después, cayó al Noroeste, en franca fuga. En la corbeta se llegó a la convicción de que definitivamente no era el *Huáscar*, que seguía sin ser avistado. Los sucesivos cambios de rumbo; el tiro a bala y el no izar bandera alguna, llevaron a la conclusión en la *Unión*, de que era un transporte enemigo. "Principiamos, expresa García y García, la caza más importante que nos era dable perseguir". Los rumbos de aproximación de la corbeta fueron para evitar cualquier intención de dirigirse hacia la costa. A eso de las 7.10 a.m., a distancia de unos 4,500 metros, y en posición relativa favorable, Aurelio García y García ordenó a Portal hacer fuego, y lo hizo con los cuatro cañones de la batería de babor en proa, que ya estaban cargados, pero sin dar en el blanco por estar fuera de alcance, a pesar de tener buena

dirección. Al mismo tiempo, ordenó a las máquinas dar la máxima velocidad para alcanzarlo, pues inicialmente la distancia entre ambos había estado aumentando. Según P.L. Storace, en esta persecución la máquina alcanzó a dar 13 a 13 ½ m.p.h. y por esta razón, la distancia principió a acortarse visiblemente. Según Lautrup, el transporte nunca pasó de 10 a 11 m.p.h., por estar muy cargado. En el monitor se gobernaba a la voz del Comandante, quien trató de interceptar al vapor chileno que se desplazaba por el 3er. cuadrante.

Según Grau, la corbeta por su mayor andar y hábil maniobra, se acercó decididamente al vapor, aún no identificado, pero era obvio que se trataba de un vapor chileno, que en un principio huía hacia el Norte, después al Noroeste, acosado en su fuga, con las distancias disminuyendo sin cesar al mismo tiempo que la corbeta le dirigía algunos cañonazos.

En efecto, pero ya no con su artillería principal, sino con el cañón Withworth de a 9 libras de desembarco, que se trasladó y montó en el castillo de proa, se hizo fuego en esa dirección sobre la popa del enemigo, y cuya puntería tomó a su cargo el capitán de fragata G. Pérez, Mayor de Órdenes de la División. Varios tiros con el Withworth hicieron impacto en el transporte.

Así, pues, durante la persecución o caza, siguiendo las aguas del transporte enemigo, cuya distancia se acortaba, la situación evolucionó así:

- 7 a.m., rumbo Oeste, distancia 4,500 metros
- 8 a.m., rumbo Oeste Suroeste, distancia 1,000 metros
- 9 a.m., rumbo Suroeste, distancia 900 metros.

Fue a eso de las 9 a.m. cuando desde la *Unión* se avistó por el horizonte hacia el Sureste un humo, que a 9.30 a.m. se identificó como del *Huáscar*, que se acercaba a máxima velocidad. Según el *Diario de Bitácora*, a eso de las 10h a.m. estando el vapor perseguido a unos 4,500 mts. disparó sobre el enemigo un tiro de intimidación con el cañón derecho de a 300, que fue "muy corto, dice Portal, en razón de encontrarse a distancia de 7,000 metros apreciados por el micrómetro. Nuestra distancia al enemigo se acortaba considerablemente, en términos que podía notarse la confusión que existía a bordo y percibirse claramente las especies que arrojaban al agua, consistentes en cajones cerrados y armas".

"Eran las 10 a.m., dice García y García, nos separaba del buque que dábamos caza apenas una distancia de 600 metros, cuando éste, que no había cesado de recibir nuestros disparos, izó en el tope del trinquete bandera blanca y paró su máquina. Ordené suspender los

fuegos y pegándome prudencialmente a su costado, con la batería de babor sobre él". Obviamente, ambos siguieron avanzando por inercia. En su parte, Portal manifestó que la corbeta hizo cuatro disparos con bombas de percusión de a 70 (sic), y 50 con bala de a 9.

Portal, también manifestó que a las 9.50 a.m. se había logrado darle cuatro impactos consecutivos: "10 minutos después (10 a.m.) el vapor que no había izado pabellón, izaba al tope del trinquete una bandera blanca, y al mismo tiempo todos los soldados se despojaban de sus armas arrojándolas al agua. Desde ese instante cesaron nuestros fuegos. Momentos después el vapor detuvo su marcha y el buque de mi mando ejecutó la misma operación, gobernando convenientemente para quedar por su costado de estribor. En estas circunstancias, el *Huáscar* que había avanzado hasta quedar a poca distancia del buque rendido envió sus embarcaciones".

Por su parte, Grau manifiesta que "estando por dispararle un segundo tiro, el *Rímac* iza bandera blanca en el trinquete en señal de rendición".

Gana manifestó que adoptó el rumbo Noroeste y toda fuerza de máquina "para alejarse del *Huáscar* y burlar a la *Unión* si la noche se lo permite, arrastrándolos hacia Iquique, punto fijado para nuestra recalada y avisar a nuestra escuadra, y que los rumbos sucesivos hasta quedar al Sur, llevaría a que la *Unión* también quedase aproada al Sur, y que la mar gruesa haría que los tiros fuesen inciertos y el andar bajase", con la esperanza de que la exigencia de velocidad averiase su máquina.

Continúa Gana:

> "A 9 a.m. se avista el *Huáscar* otra vez al Sur. Rumbo de interceptación. La *Unión* a corta distancia y dispara (el monitor) sobre el costado de babor del *Rímac*, en tanto que la *Unión* lo hacía por estribor a 600 metros, con tiros certeros. Acosado el *Rímac* el conflicto había terminado después de cuatro horas de caza y bajo fuego de granadas. Ordena al Capitán (Lautrup) romper la válvula de vapor, arrojar correspondencia al agua, armamento y munición, y alistar bandera de parlamento. La bandera de Chile no fue arriada y el buque fue entregado bajo parlamento".

3.2.1.2. Toma de posesión del Rímac *a nombre del Perú*

En cuanto detuvieron su marcha el transporte (sin identificar aún) y la corbeta, Portal, cumpliendo órdenes de García y García, arrió tres embarcaciones, una de las cuales a cargo del teniente 2° Felipe La Torre Bueno, ayudante del Comandante General, procedió sin

pérdida de tiempo al transporte, manifestando a su regreso que el buque enemigo era el transporte *Rímac* que se rendía a discreción. Vuelto nuevamente al transporte para tomar posesión a nombre del Perú, regresó La Torre a la corbeta portando esta vez la bandera chilena que estuviera amarrada a la driza de popa, así como a su Comandante naval, capitán de fragata I.L. Gana, quien al ser recibido por Portal le "manifestó cortésmente que se entregaba rendido a la corbeta *Unión*". También condujo al 1er. piloto J. Stuck. En ambas oportunidades La Torre se desempeñó con notable prontitud. El buque apresado era el transporte de guerra chileno *Rímac*, de 4 cañones. Gana descartó hundir el buque en el acto de rendición.

El *Rímac* era de propiedad de la C.S.A.V., que en virtud del convenio existente con el Gobierno chileno debió poner su flota a disposición del mismo. Era de reciente construcción (1872), de 1,227 TR, 1,805 de carga, 340 HP nominales y 12 m.p.h. máximo.

Las otras dos embarcaciones, manifestó Portal, "fueron destacadas con oficiales, gente armada y maquinistas para tomar posesión efectiva del buque, desarmar una pieza de la máquina y tomar el remolque que se alistaba en la corbeta".

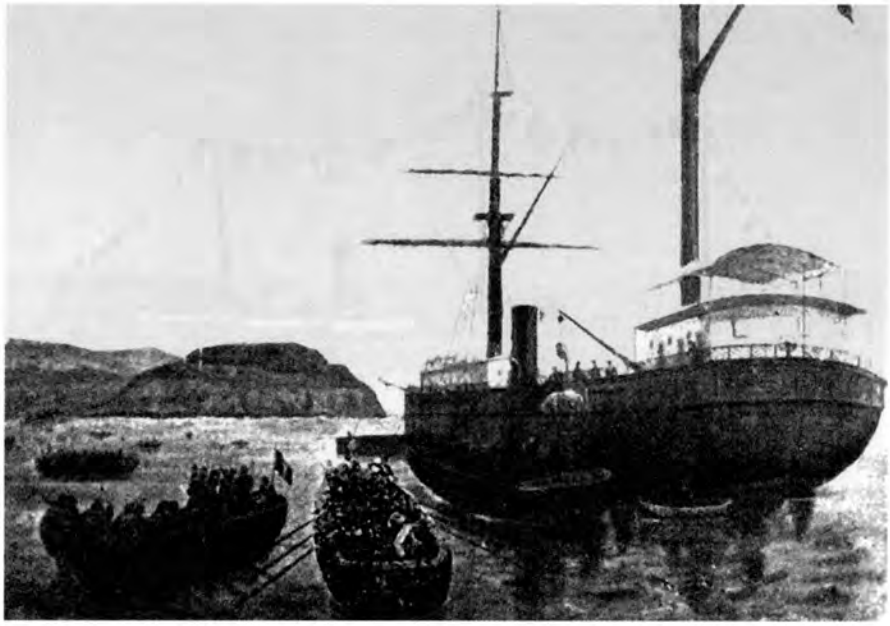
Ocurrió, sin embargo, que en cuanto el *Huáscar* se colocó al costado del transporte, Grau por decisión propia del momento, designó como comandante provisorio al capitán de fragata graduado Manuel Melitón Carbajal, a quien le ordenó por escrito:

> "Constituirse a su bordo con los oficiales y guarnición de este buque cuya lista adjunto; lo mismo que los de la *Unión* que he ordenado pasen a sus órdenes. Durante el viaje seguirá las aguas de la capitana, y espero que US. dictará todas las órdenes convenientes para evitar a bordo del buque de su mando, cualesquiera resistencia de parte de los prisioneros. Si por casualidad se extraviara US. del convoy o hubiera peligro a la entrada de Arica, desembarcará los prisioneros en Pacocha y continuará su viaje al Callao".

Carbajal procedió en otras embarcaciones con oficiales, tripulantes y soldados, para dotar el transporte y con órdenes distintas a las dadas por García y García, que quedaron sin efecto.

A fin de lograr el máximo provecho del transporte capturado, García y García se constituyó a bordo del *Huáscar* para coordinar con Grau la proporción en que la gente de ambos buques debería dotarlo convenientemente, así como la distribución de los prisioneros de su tripulación original y del pasaje que conducía.

Como resultado de la coordinación entre ambos Comandantes Generales, de la *Unión* pasó al *Rímac* para su conducción a Arica el personal siguiente: teniente 1° graduado José Barloque; teniente 2°



Transporte *Rímac* capturado el 23 de julio 1879. Fondeado en el puerto de Arica en maniobra de embarque / desembarco de personal, y descarga de pertrechos y caballos a lanchas. Al fondo el Morro de Arica. (Reproducida de: *Album Histórico Militar de Chile*, por Vizana Cueva, Santiago, 1909).



Vapor *Belle of Cork*, construido en 1876, adquirido por Chile en Europa en 1879. Tonelaje 1,180 tons; máquina de 1,480 HP, velocidad 13 mph. apróx. Llegó a Valparaíso el 8 de octubre al mando del capitán de corbeta A. Lynch conduciendo pertrechos bélicos. Se le montó un cañón Armstrong de 8" de retrocarga. Por la fecha, se le denominó *Angamos*. (Reproducida de: *La Armada de Chile*, tercera parte, de Rodrigo Fuenzalida Bade).

graduado José M. Ontaneda; aspirantes Oliverio Sáenz y Tomás Lama; 2do. Maquinista A. Ravis, 3er. Maquinista J. Pim; teniente de guardia nacional M. Pejovés; 6 fogoneros, 10 marineros y 10 individuos de tropa. Según el *Diario de Bitácora*, acompañaron a Carbajal los tenientes Enrique Palacios, Carlos de los Heros y Fermín Diez Canseco, los guardias marinas Bruno Bueno, Carlos Tizón y Manuel Elías, dos ingenieros y 8 hombres de máquinas. Como dotación fueron 15 individuos de tropa a cargo del capitán M. Bustamante y 12 tripulantes. Sin embargo, por el Estado General del *Huáscar*, fechado en Arica el 31 de julio de 1879, se nota que pasaron al transporte el 2do. Maquinista J. Dorward y el 3er. Maquinista Emilio Balladares. Sin embargo, es interesante anotar que al 1° de octubre aún no se había asignado la dotación del *Rímac*, ni se ha encontrado Lista de Revista alguna, aparte de que lógicamente tampoco figurase en el Presupuesto del bienio. Así se desprende de una nota del Ministro de Hacienda al Cajero Fiscal del Callao en la fecha citada, absolviendo una consulta del Comisario de la Escuadra. Disponía el ministro que los gastos y sueldos de dicho transporte se aplicasen a los extraordinarios que motivaba la guerra.

Como prisioneros a bordo de la *Unión* quedaron: capitán de fragata I.L. Gana; contador del *Cochrane* J. Angulo; contador del *Rímac* J.P. Guzmán; 1er. Piloto J. Stuck, y otros 52 entre gente de mar y soldados. A bordo del *Huáscar*: teniente coronel M. Bulnes, sargento mayor W. Bulnes, capitán del *Rímac* P. Lautrup y otros 24 más.

Quedaron a bordo del transporte como prisioneros un total de 17 tripulantes de la dotación original, como sigue: 1er. mayordomo; 1er., 2do. y 3er. cocineros; donque; panadero; carnicero; 7 de equipaje; 1er. y 2do. contramaestres; lamparero.

También quedaron en el transporte en calidad de prisioneros 14 oficiales del escuadrón, como sigue: 2 capitanes; 2 tenientes; 5 alfereces; 1 porta-estandarte; 3 tenientes y subtenientes; 1 cirujano 2o. de la escuadra. Según Storace, los soldados del escuadrón fueron encerrados en la bodega, quedando bajo la vigilancia de los soldados peruanos.

Era una captura importante, pues además el buque conducía el escuadrón Carabineros de Yungay, fuerte de 258 plazas, incluyendo 15 jefes y oficiales, al mando del teniente coronel Manuel Bulnes. Es un cuerpo, comenta del Campo, "de nueva creación, compuesto de gente escogida y con una oficialidad de lo más selecto de Santiago". Además varios pasajeros militares, 215 caballos, cuatro cañones de a 32 libras originales de la ex-*Esmeralda*, un cañón de a 300, pertre-

chos, 300 rifles Comblain con 200,000 tiros, algunas carabinas Remington (en otro escrito del Campo dice Winchester); forraje en abundancia; municiones, carbón y gran cantidad de aprestos militares, dinero, víveres, útiles para ambulancia, y correspondencia oficial. "He visto una carta, comenta del Campo, del Intendente de Santiago al Director de la Guerra, en la que le dice: que no se podrá hacer ninguna expedición por tierra ni tampoco por mar. Mientras no se salga del zapallo (sic) de Williams no se podrá hacer nada en la escuadra". En la persecución recibió siete impactos, tuvo un muerto y cuatro heridos de tropa, todos soldados del escuadrón. Posteriormente, de la corbeta se envió a bordo del *Rímac* al cirujano y un practicante de medicina para que auxiliasen a los heridos. El valor de la presa se calcula, escribe del Campo, "en más de un millón de soles. Solo el transporte le cuesta al gobierno de Chile 75,000£".

Según R. Fuenzalida, "el Perú había dado un golpe formidable a su enemigo, gracias a un hábil plan de Grau y a la torpe imprevisión de las autoridades chilenas", y que en la captura se tomó "importante correspondencia oficial, de gran utilidad para el Gobierno de Lima".

La captura del *Rímac* generó un juicio en el Tribunal de Presas en el Callao, que se inició en 1879, se reactivó en marzo de 1880, y se le declaró buena y legítima presa al buque y su carga en agosto de 1880, culminando el 15 de diciembre de este año. El procedimiento incluyó una tasación del buque y de toda la carga que conducía al momento de su captura, de la cual los tasadores tuvieron que excluir algunos items por no constar en los documentos que corrían adjuntos al expediente. Todo el conjunto fue valorizado en 65,216£-6 chelines, que incluía la cantidad de 57,000£ por el buque en sí, otras 1,400£ por las 700 toneladas de carbón y 4,240£ por los 200 caballos de tropa. Su valor debía distribuirse, de acuerdo al reglamento de la materia, entre el Estado y los captores. Según F. Le Dantec G., el valor de reposición del *Rímac* en caso de pérdida por causa de la guerra, pactado por el Gobierno chileno con la C.S.A.V., era de 57,000£.

Tema similar fue también el caso del bergantín *Saucy Jack* apresado por la *Unión* en esta expedición. Llegó al Callao el 6 de agosto a las 8.30 p.m. al mando del teniente 2° Julio Jiménez. En su informe a la Comandancia General de Marina, elevó la documentación correspondiente, agregando que en Pacocha tuvo que desembarcar al capitán del bergantín L. Soart, por intentar envenenarlo a él y al aspirante Revoredo. El Comandante General nombró de inmediato como Juez Fiscal al teniente 2° José Félix Urrutia y como secretario al aspirante G. Madueño, quienes debían abrir en el día el juicio

respectivo para aprensión del capitán, que sería conducido a Casasmatas. Iniciado el expediente de presas en agosto de 1879, se declaró buena y legítima presa al buque y su cargamento en mayo de 1880, extendiéndose la valorización final en diciembre del mismo año. Todo el conjunto fue valorizado en 6,102.50 incas (nueva moneda creada por Piérola), que incluía la cantidad de 1,250 incas por el buque en sí, y 4,602.5 incas por los 460.5 quintales de mineral de cobre. Una acotación en el expediente, indicaba que la nave en esa fecha "se encuentra a pique en la dársena, cerca del muelle de fleteros". Su valor debía distribuirse entre el Estado y sus captores, de acuerdo al reglamento de la materia.

La fragata *Adelaida Rojas* llegó al Callao el 3 de agosto, y según informase el Comandante General de Marina, se encontraba desde entonces en el muelle dársena descargando el carbón. Sin embargo, de la Haza se quejó el 6 de setiembre que desde el 28 de agosto en que se comisionó al gerente de la Compañía del Gas de Lima, B. Figari, para la venta de dicho cargamento, la descarga no progresaba, afectando los intereses de los jefes y oficiales de la Armada, y demás individuos que pertenecieran a los buques apresores. Pidió de la Haza al Ministro Mendiburu, que gestione una terminación de la descarga, que evitara justos reclamos.

Luego de cumplidas las órdenes de Grau, el convoy compuesto por el monitor, la corbeta y el capturado *Rímac*, iniciaron viaje a las 3h. 15m p.m. hacia Arica a la que arribaron el viernes 25 a las 9h 30m a.m., sin mayor novedad, a excepción del avistamiento y reconocimiento de un buque de guerra a la altura de Vítor, que resultó ser el buque de guerra francés *Hugon*.

Estando ya en Arica, Grau, por orden del contralmirante L. Montero, ofició el 26 al Comandante General de Marina, remitiéndole a su disposición al Capitán y cinco individuos de la tripulación de la barca *Adriana Lucía*, según relación que adjuntaba, apresada en Chañaral el 22 de julio, para que se siguiera con ellos los trámites de ley. La barca llegó al Callao el 31 de julio. Este caso, sin embargo, propició la injerencia del Ministro Residente de Gran Bretaña. En efecto, el 22 de octubre, el Ministro de Relaciones Exteriores, adinterim, Esteban Guzmán, dio cuenta al de Guerra y Marina, que el Ministro británico le había manifestado en forma privada, que el juicio de la *Adriana Lucía* se desarrollaba con lentitud, y que el estado material del velero amenazaba su destrucción. En consecuencia, Guzmán solicitaba se impartieran órdenes al Comandante General de Marina para acelerarlo, "teniendo en consideración los perjuicios que

podrían resultar para el Estado si resultase absuelta dicha nave y su estado de no poder prestar más servicios a sus propietarios o armadores". El expediente pasó al contralmirante de la Haza, en su calidad de Juez de Presas, quien a su vez pidió informe al Escribano de Estado, Alejandro Deustua. En su informe del 27 de octubre, Deustua dio cuenta que el juicio se encontraba en la Corte Superior de Lima debido a una apelación interpuesta por el capitán de la nave; que la causa del retraso se debía al hecho de haberse pedido al Juez de 1ra. Instancia de Arica que notificase al contralmirante Grau el auto de detención de la nave, así como aquel por el cual se accediera a la apelación; que en vista de no tener respuesta y haberse tenido conocimiento el 9 de octubre de que el doctor Ignacio Távara era apoderado del almirante Grau; que para acelerar el juicio se había pedido la participación del citado apoderado, quien luego de responder, había permitido que la causa se elevara a la Corte Superior el 23 de octubre, de todo lo cual fue enterado el entonces Ministro de Relaciones Exteriores Rafael Velarde, quien el 8 de noviembre ofició nuevamente al Ministro La Cotera, transcribiéndole una nota del 7 del Ministro británico, que hacía referencia a su nota del 17 de octubre sobre el *Adriana Lucía* de propiedad de un súbdito británico de apellido Peele. El Ministro británico manifestaba que a pesar de haber transcurrido cuatro meses, el juicio no se resolvía por parte del Juzgado de Presas "causando así al propietario gastos considerables y al parecer innecesarios", y solicitaba de Velarde interponer sus buenos oficios para llegar a una decisión lo antes posible. El Ministro La Cotera contestó el 13 ál de Relaciones Exteriores que el expediente estaba en la Corte Superior de Lima desde el 13 de octubre, en donde se trataba de la apelación del capitán. No hay más información sobre este tema. En los primeros días de agosto, el teniente 1° Eduardo Hidalgo, de la dotación del fuerte Santa Rosa, pasó a comandar el velero *Adriana Lucía*, siendo relevado en el fuerte por el teniente 1° graduado Serapio Tejerina. Después de este paréntesis sobre presas, se regresará a los asuntos del transporte capturado.

Comentaba del Campo, que "cuando se rindió el *Rímac*, los soldados del regimiento, que estaban en un estado deplorable de embriaguez, arrojaron al agua sus armas y se complacieron en destrozar los espejos y muebles de la cámara".

Al concluir su parte, además de encomiar el comportamiento de la dotación de la corbeta, García y García expresó:

> "Que los resultados de esta corta expedición correspondan de algún modo a las aspiraciones nacionales y a los fines que V.E. persigue en la dirección gloriosa de la campaña, son los deseos que a todos nos animan".

Portal, a su vez, concluyó su parte manifestando:

"He querido reservar, para finalizar el presente oficio, la ofrenda que los jefes, oficiales y tripulantes de esta corbeta hacen al Excmo. señor general Director de la Guerra, consistente en un pabellón, que es el que debió tremolar el vapor *Rímac* y que fue tomado de la driza en que estaba envergado a popa de dicho buque; queda a disposición del señor Comandante General para que por su digno órgano se ponga en manos del benemérito señor general Prado el primer estandarte tomado al enemigo".

El 25, García y García ofició al Director Supremo de la Guerra, en nombre de todos los de la *Unión* para poner a su disposición el pabellón chileno "que fue quitado de la driza de popa del transporte *Rímac* de 5 cañones, al tomar posesión de él en nombre del Perú, por los oficiales de la *Unión*, a las 10 a.m. del 23 a la altura del morro Jara".

A su vez, Grau concluía su informe como sigue:

"Permítome el honor de felicitar a V.E. y al país, por el triunfo moral obtenido sobre el enemigo, arrebatándole en noble lid uno de sus más importantes transportes, asimismo, uno de los mejores cuerpos que componen su ejército".

Gana, en su informe del 25 de julio expresaba:

"Los señores jefes y oficiales del *Huáscar* y de la *Unión* han manifestado sus respetos al que suscribe, por la impasible tenacidad de la resistencia del *Rímac* al momento de ser prisionero, y de tratar a mis compañeros de desgracia, con toda consideración y humanidad. Ello ha sido cumplido con una devoción tal, que honra al Presidente del Perú, a sus subalternos y al pueblo de Arica, que nos vio desembarcar a las 2 p.m. sin la más leve demostración de júbilo ni de enojo".

Concluía como sigue:

"Tal ha sido este día funesto para las operaciones de nuestra guerra, en que hubo de entregar un transporte importantísimo al enemigo, aunque por el medio más honroso marcado por las leyes militares, y que se conservó impasible mientras se abrigó una leve esperanza de salvarlo. Antes de terminar expondré a US. que la conciencia de cuantos habíamos a bordo está tranquila. Se ha hecho lo mejor en tan odioso trance".

De una carta de Prado a La Puerta del 8 de agosto, se infiere que alguien se quejó del destinatario en el parte de García y García, y al respecto Prado manifestó que éste estuvo efectivamente a órdenes de Grau, terminando esa dependencia el 25 de julio al llegar a Arica, en que reasumió la Comandancia General de la 2da. División Naval, más aún cuando la *Pilcomayo* estaba en dicho puerto. En opinión de Prado no se había producido problema alguno sobre el particular, y esta carta dejaba todo en claro.

Claro está, que no todo en el transporte fue sencillo. En efecto, desde que se reconoció la delicada situación a consecuencia de la tenaz persecución de la *Unión*, se desarrollaron momentos de expectativa y ansiedad. Así, se realizó una especie de consejo de guerra con la participación del jefe del escuadrón, M. Bulnes, el capitán P. Lautrup, el comandante I.L. Gana que lo convocó, y otros oficiales. Discutieron varias opciones, como abordar la *Unión*, auto hundirse con el riesgo de perder 350 vidas, echar la caballada al mar, las armas, municiones, etc. Al final, acordaron que de materializarse la captura, todo el armamento menor y munición se arrojaría al mar y que se daría orden de hundir el buque, lo cual dejó tranquilo al mayor Bulnes.

Meses más tarde, el 5 de setiembre, desde su prisión en Tarma, Gana escribió a B. Vicuña Mackenna sobre algunos aspectos a bordo del *Rímac*, durante la persecución, como por ejemplo:

> "Envié a llamar al capitán del *Rímac*, quien desde el primer disparo se encerró en su camarote, se vistió de paisano, y solo apareció cada vez que enviaba en su busca, sin ofrecerme, por un solo instante su concurso. El señor mayor Bulnes fue comisionado para contener un desorden que se había producido entre la gente colectiva del vapor, que habiendo roto la cantina de los licores, se hallaba ebria y en completa rebelión, lo que consiguió con su buena tropa del escuadrón. Antes de pasar adelante creo necesario hacer notar que 3 marineros del equipaje de mi mando se presentaron armados en el puente, ofreciéndome hacer guardia cerca de mi persona para defenderme de la gente desbocada del *Rímac*, a quienes mandé a sus puestos, orden que obedecieron después de algunas observaciones de ellos, tocante al peligro que me amenazaba. Dispuse el desarme de toda esa gente, cuya operación se ejecutó no sin graves injurias y altercados. Tengo la confianza de que sin el respeto que inspiró a la marinería del vapor, el escuadrón Carabineros de Yungay, el *Rímac* no hubiera afrontado el menor peligro, puesto que al que suscribe le habrían asesinado al principio de los disparos".

Igualmente, el 14 de agosto, desde Tarma, M. Bulnes elevó al Ministro de Guerra el parte oficial, en su condición de Jefe de los Carabineros de Yungay, referente a la captura del *Rímac*. Entre sus comentarios están aquellos que describen los antecedentes del embarque y salida de Valparaíso el 20 de julio, poco después de mediodía, y aquel que se refiere a la reducción de velocidad el día 22 a unas 4/5 m.p.h., y que al exigir al capitán Lautrup la aumentase para llegar a Antofagasta esa misma noche, le contestó tener "sus instrucciones (de la C.S.A.V.), las dificultades del fondeadero, y con

la costumbre que en el puerto se observaba de hacer salir afuera los transportes durante la noche, lo que hacía inútil mayor prisa". Al preguntar al comandante Gana sobre este mismo tema, le comentó sobre el contrato entre el Gobierno y la compañía, por el cual él no tenía atribución alguna, excepto en caso de ataque y siniestro de guerra, cuando le correspondería dar órdenes y tomar el mando. Luego refiere también los incidentes durante la detección, persecución y captura el 23, similares a los expresados por Gana, el debate sobre las medidas a tomar y su compromiso de que, "una vez convencido que la pérdida era irremediable, haría romper las válvulas del buque y buscaría el mar como tumba para el transporte, sus tripulantes y pasajeros". Respecto al hundimiento del buque, comenta que a pesar de la orden de "romper las válvulas del buque", los maquinistas ingleses no se apresuraron a cumplirla pues ello "les arrebataba la vida en nombre de una causa y de sentimientos que para ellos debían ser indiferentes". En sus párrafos finales, Bulnes expresaba:

> "Por lo demás, aunque internados en este punto, el tratamiento que hemos recibido es el que corresponde a la nación peruana y a la civilización que alcanza. La marina apresadora ha sabido mostrarse a una altura de sentimientos que hace alto honor a su país, revelando en sus atenciones y delicada comportación, que ejercía, no solo un deber de enemigo noble y generoso, sino un acto de verdadera fraternidad. El ejército ha sabido imitar ese ejemplo, representado por los jefes de esta guarnición y especialmente por el teniente coronel don Manuel F. Villavicencio, que nos ha conducido aquí, guardando las atenciones que al caballero y al soldado merecen siempre el infortunio de sus compañeros, de cualesquiera nacionalidad que sean".

Apreciación similar hacía M. Bulnes respecto del Prefecto del departamento, coronel M.R. Santamaría, quien "inspirándose en los mismos sentimientos, ha tratado de endulzar la suerte de sus prisioneros, y concedido la libertad en la población a los jefes, bajo palabra de honor, y autorizado a éstos al mismo tiempo a llevar consigo a sus demás compañeros y subalternos". En cuanto a la tropa del escuadrón, no podía dar información pues ella quedó en Arica. Curiosamente no describe las acciones irregulares ocurridas con la tripulación del transporte ni la amenaza de muerte a Gana.

De diarios chilenos, *El Peruano* del 29 de agosto consignó la noticia que sigue:

> "El ex-comandante del *Rímac* don Ignacio Gana, ha sido sometido a un consejo de guerra y suspendido de su empleo por el gobierno de La Moneda. Los fundamentos de esta resolución se apoyan en no haber arrojado al agua la correspondencia que llevaba a bordo del transporte,

cuando fue capturado por nuestros buques".

El 19 de febrero de 1880, el Fiscal emitió su dictamen en el sumario levantado para averiguar la conducta observada por el Comandante Gana en la captura del *Rímac*. Después de una larga lista de considerandos, entre los que destaca aquel que refiere "la gente de tripulación del transporte rompió la cantina de los licores y se embriagó y cometió desórdenes hasta el punto de ser desarmado un marinero que iba a matar al capitán Gana", concluyó:

"1° Que la captura del transporte *Rímac* pudo haberse evitado, si su capitán don Pedro Lautrup entra al puerto de Antofagasta en la tarde o noche del 22 de julio;

2° Que una vez perseguido por la *Unión* y el *Huáscar*, la toma del *Rímac* era una consecuencia natural de la inutilidad de su armamento, de la superioridad de los enemigos y del mayor andar de ellos;

3° Que el capitán Gana ha hecho los esfuerzos posibles para salvar el buque y ha maniobrado de manera que ha retardado por espacio de cuatro horas su captura; y

4° Que no hay cargo contra este jefe para proseguir esta investigación, y, en consecuencia, es mi dictamen que se sobresea y se reponga al capitán Gana en su buena reputación y fama, salvo el superior parecer de US."

El 5 de noviembre de 1880, el Consejo de Oficiales Generales declaró absuelto de la acusación al capitán de fragata I.L. Gana y el 24 del mismo mes, el Tribunal Superior aprobó la sentencia consultada, que tenía una excepción sobre la marinería mercante, la cual "durante la caza no quiso mantenerse en sus puestos, entregándose a diversos desórdenes y embriagándose algunos de los que la componían, y que los empleados en la dirección de la máquina a vapor tampoco obedecieron cumplidamente las órdenes impartidas por el capitán Gana en los momentos del conflicto". Es interesante observar que se hace referencia a las Ordenanzas Navales de 1748, que también regían en el Perú, con algunas modificaciones, como está explicado en otro Tomo.

R. Fuenzalida también comentó, "que la marinería heterogénea y mercenaria, no bien se cambió de Comandante, se abalanzó a la cantina pretendiendo echar abajo las puertas, produciendo un (des)comunal desorden que finalmente fue controlado por la tropa del escuadrón".

A las 3.40 p.m. terminada la toma de posesión del transporte y ya dotado de personal provisionalmente, se dirigió en convoy con el GT-2 a Arica, en donde fondeó el 25 de julio a las 9.30 a.m.



El capitán de navío Ezequiel Otoya, que era el 2do. Comandante del *Huáscar*, relevó al capitán de fragata Manuel Melitón Carbajal en el comando del capturado transporte *Rímac*, luego de su llegada a Arica. Como 2do. Comandante del monitor quedó el capitán de corbeta Elías Aguirre.
(Reproducida del Archivo Histórico de Marina).

3.2.1.3. Recibimiento en Arica, difusión nacional y admiración por Grau

José Rodolfo del Campo, describió la llegada a Arica el 25 de julio, como sigue:

"Son las 7.30 a.m.; el Morro hace señales de avistar cuatro buques que vienen del Sur. De pronto se cree que son de la escuadra enemiga, y todas las guarniciones y artilleros vuelan a ocupar sus puestos. Los cuerpos de infantería tocan generala y preparan su parque. El contralmirante Montero, Jefe de la Plaza, seguido de su Estado Mayor, recorre los cuarteles y baterías, encontrando a todos listos, entusiastas, anhelosos de rechazar el tan esperado desembarco del ejército enemigo o cualquier ataque de sus fuerzas.

Una hora después, disipada lentamente la espesa bruma y el humo denso que cubre los buques anunciados, la multitud que invadía el muelle y la playa prorrumpe en alegres exclamaciones; todas las miradas fijas al Sur reconocen al *Huáscar*, a la *Unión* y un vapor con bandera peruana que, se supone, sea una presa. El cuarto buque es el blindado francés *Victorieuse*.

El contento general que produjo la presencia de nuestro glorioso monitor, puede medirse solo por la vivísima inquietud con que era esperado. Al fondear nuestros buques, la gente prácticamente reconoce en el nuevo huésped al vapor *Rímac*.

No hay duda, ¡es una presa que han hecho nuestras naves!

El júbilo, a partir de este momento, es inmenso en la población. Ya se ve una bandera chilena izada debajo del pabellón de nuestra simpática corbeta, dándonos a conocer que ha hecho la presa.

¡Un hurra por el Comandante García y García!

El bravo marino baja a tierra a dar cuenta de la manera brillante como ha llevado a cabo su arriesgada empresa; toda la población le sigue alborozada; las bandas de música vienen enseguida, las campanas anuncian el regocijo general y la alegría llega al delirio.

La gente se arremolina en la playa, ansiosa de ver a los Carabineros de Yungay. ¡Qué silencio, cuánta circunspección, más diré, nobleza, en nuestro pueblo! Ni una palabra inconveniente, ni una manifestación hostil, nada que pueda ser humillante para los que acaban de sufrir tan duro revés; al contrario, hay personas que se acercan a los grupos invocando la tradicional hidalguía del Perú y, como para representar el espíritu elevado y digno del país y del Ejército, se presenta allí la Cruz Roja, que viene a llenar su misión de caridad en demanda de cuatro heridos chilenos.

El corneta de órdenes toca marcha redoblada; la tropa rompe el paso. Entre las filas peruanas vienen los soldados chilenos a cuatro en fondo, con sus equipajes al hombro.

El desfile se hace en el mayor silencio; solo se escucha el marchar acompasado de custodios y prisioneros; éstos parecen indiferentes a la

suerte que les ha tocado: miran distraídamente a la multitud y siguen con la vista casi inclinada a tierra. Vienen bien vestidos y mejor calzados; los sables y carabinas habían sido arrojados al mar durante la caza de la *Unión*.

Los jefes y oficiales vienen acompañados por nuestros húsares. El almirante Montero, el comandante Cabada y otros jefes están al lado de los señores Bulnes. Los demás oficiales siguen de dos en fondo; saludan cortésmente a las personas que ven en el muelle, sin encogimiento ni afectación. Todos tienen un aspecto distinguido y de la más tranquila resignación, y puede afirmarse que estiman nuestra actitud, respetando la desgracia que los agobia. Están alojados en el Cuartel de la Escolta.

Si bien es verdad que entre los individuos de tropa hay hombres robustos, de alta talla y marcial postura, también es cierto que hay algunos muchachos inaparentes para el servicio, y no pocas criaturas".

En su carta primera del 25 de julio del Campo decía:

"Una hora después de la llegada a Arica, se desembarcaba a todos los prisioneros y gran parte de la carga del *Rímac*. Entiendo que este vapor saldrá para el Callao y aprovecharé de él para remitirle esta mal trazada correspondencia. Acompaño a Ud. una copia de los partes oficiales pasados por el Comandante General, señor García y García, y el del comandante Portal, y la nota con que se remitió al Director de la Guerra el pabellón chileno tomado a bordo.

En estos momentos hacemos carbón. Los prisioneros chilenos que hemos tenido a bordo me han hecho las siguientes revelaciones: No es cierto que en Chile haya gran entusiasmo por la guerra; este regimiento que tenemos prisionero y que es de lo mejor de Chile, como ellos lo dicen, es reclutado; el día de su salida se ha sacado gente de los hospitales para engrosar sus filas. La sensación que va a producir en Chile la toma del *Rímac*, me decía el contador del *Cochrane*, va a ser terrible. No creo que cuando se sepa, dure Pinto 15 días".

No habían transcurrido 8 días, escribía *El Peruano* del 25 de julio, desde que se recibiera la noticia del segundo ataque del *Huáscar* en Iquique, cuando el cable avisó de una nueva ventaja de nuestras fuerzas navales, como lo manifestaba el siguiente telegrama:

"Prado a Presidente.– Arica, julio 25.

Huáscar y *Unión* aquí, trayendo apresado el vapor *Rímac* y con el regimiento de Caballería Yungay, íntegro, con caballos, armamento y equipo; además tres buques de vela, con carbón y cobre, los que marchan al Callao. Visitaron Chañaral, Caldera, Carrizal, Huasco y Pan de Azúcar, destruyendo todas las lanchas".

El mismo 25 en su página editorial, *El Comercio* expresaba:

"El telegrama dirigido por el Director de la Guerra al Presidente de la República, anuncia que el Perú ha ganado en la presente semana un transporte de vapor cargado de soldados y caballos chilenos, y tres

buques más llenos de metales y carbón; que es ni más ni menos que lo que Chile ha perdido, amén de todas las embarcaciones menores que nuestras naves encontraron en su rápida pero ejemplificadora exploración de la costa enemiga. No han empleado mal el *Huáscar* y la *Unión* los ocho días transcurridos desde su salida de Arica el 17 en la mañana".

Asimismo, el 25 Prado comunicó por telegrama al general Buendía que los buques del GT-2 habían capturado al *Rímac* con la tropa y pertrechos que conducía, más otros tres veleros. Por su parte, el general Daza en carta al mismo general del 25 de julio, lo felicitaba por el éxito de la expedición del GT-2.

En una carta del 25 de julio a La Puerta, Prado expresaba:

"Como he tenido el gusto de anunciarle en mi telegrama (que se acaba de citar), hoy a las 10 de la mañana fondearon en este puerto el *Huáscar* y la *Unión*, trayendo al transporte chileno *Rímac*, apresado a la altura de Antofagasta, con el regimiento de caballería Yungay, íntegro, fuerte de 250 plazas, al mando del coronel Bulnes, jefe distinguido del Ejército chileno. Por la comunicación oficial que se dirige al Ministerio, se informará US. de los detalles y pormenores de esta valiosísima presa hecha por nuestros buques, con tan buena fortuna en esta ocasión. Es un golpe éste de la mayor importancia, especialmente por las circunstancias en que se ha realizado. El efecto que la noticia de este hecho produzca en Chile debe ser tremendo, y en el Cuartel General de Antofagasta no será menos abrumador; acaso sirva para desconcertar al enemigo en su plan, que según últimas noticias bastante autorizadas es de próxima invasión al territorio peruano, desembarcando o por el morro de Sama, o por algún punto de la costa entre Pisagua e Iquique, o entre Iquique y Patillos.

El *Huáscar* y la *Unión* han estado felices en esta expedición, pues han logrado apresar también tres buques de vela que están en viaje al Callao con madera, carbón y cobre; habiendo destruido además todas las lanchas de los puertos chilenos hasta cerca de Coquimbo.

Los prisioneros no tienen de qué quejarse, pues tanto a bordo como en tierra han recibido buen tratamiento y ha sido notable la actitud digna del pueblo, que tranquilo y silencioso asistía al desembarco.

Se ha tomado en el *Rímac* un crecido número de comunicaciones, algunas muy importantes. De ellas se colige que nuestro espionaje estaba regularmente establecido por la exactitud que han tenido en suministrarme datos acerca de los recursos, elementos, fuerzas y planes del enemigo.

Es digna de atención la uniformidad que se nota en estas comunicaciones, tanto de hombres como de mujeres, en cuanto a la opinión arraigada en Chile de que el triunfo es seguro para ellos. No les cabe la menor duda, tal es la idea que en todas las clases de la sociedad se tiene de la superioridad de sus fuerzas de mar y tierra. Al mismo tiempo revelan esas comunicaciones el descontento que hay en el pueblo chile-

no por la inactividad en las operaciones de la guerra; por eso digo al principio de esta carta que no será extraño que la noticia del apresamiento del *Rímac* excite y haga estallar la impaciencia popular.

Oportunamente daré a US. aviso de la salida de nuestros buques en demanda de una nueva expedición que he concebido, ella es bastante atrevida y tiene sus peligros, pero también está llamada a darnos grandes resultados. En la situación en que estamos colocados no nos queda otro recurso que acometer empresas audaces, para procurar debilitar de ese modo la gran superioridad marítima del enemigo".

Es interesante y premonitorio de la dura situación que sobrevendría, el artículo que publicó *La Patria* con el título *¡Viva la Patria! ¡Viva el Comandante del monitor de guerra* Huáscar *don Miguel Grau y sus dignos compañeros!,* cuyo autor fue don J.D. Alvarado, fundador y vencedor de la Independencia, y que decía como sigue:

"Acaba de publicar en este interesante periódico el jueves 24 del presente las gloriosas acciones de este benemérito marino (el combate del 10 de julio), y apenas el día de ayer viernes 25 estaba circulando, cuando en la tarde de ese día recibió el Supremo Gobierno un telegrama de la nueva ya grande acción ejecutada por el ilustre marino.

En dicho artículo encomiamos su verdadero mérito, valor y patriotismo para ejecutar con tanto acierto sus arriesgadas empresas y que cual otro David va destruyendo aquella gigantesca escuadra chilena con sus pequeñuelos vaporcitos; y que la brillante medalla que le va a obsequiar el bello sexo por sus distinguidos y recomendables servicios a su patria, poniendo constantemente su existencia en inminente riesgo, es una elocuente prueba de señoras patriotas de esta capital.

Estamos pues obligados los pocos fundadores de la Independencia que existimos a tributarles las más sinceras y afectuosas gracias, y particularmente a las señoritas Rosa Mercedes Riglos de Orbegoso y Rosa Orbegoso de Varela y Valle que con sus elocuentes palabras, nacidas de su fervoroso patriotismo y caridad, están haciendo todo lo que pueden en favor de la Independencia y libertad de su patria en la guerra a que nos han provocado los estúpidos y cobardes chilenos.

En nuestro artículo del jueves 24 dijimos que los ilustres defensores de la patria no consentirán que sea escarnecida y tiroteada por las hordas chilenas; lo que así se está cumpliendo y se cumplirá porque el supremo ser que rige los destinos del universo protege la justicia y libertad: este don sublime que nos concedió desde que vimos la primera luz.

¡Qué horror! Los jefes de esa gente bárbara por alucinarla según hemos sabido, les habrían ofrecido un saqueo en el Perú de cuatro días con todas sus fatales consecuencias. ¿Lograron sus infames deseos? No; caerá primero sobre ellos la terrible vara de la justicia del cielo".

Apenas transcurridos tres días de la incorporación del *Rímac*, Prado lo envió el 28 a Mollendo, de donde regresó el 29 conduciendo

al batallón de Iraola, fuerte de 330 plazas, que sería armado con 255 rifles Comblain tomados en el transporte, pero que no alcanzarían para el batallón.

En la Sección Actualidad de *El Peruano* del 26, bajo el título "La excursión del *Huáscar* y la *Unión*", se comentaba:

"Fecundo tema ha sido y continuará siendo la atrevida excursión hecha en las costas chilenas por dos de nuestros buques de guerra.

A pesar de la formidable escuadra enemiga, de los planes combinados en Santiago y de habernos declarado Chile la guerra ofensiva, ¿qué ha hecho hasta aquí?

1° Huir precipitadamente frente al Loa;

2° Perder a la *Esmeralda* en Iquique;

3° Hacer un viaje disparatado al Callao, para fugar ante la provocación de nuestros monitores;

4° Apagar sus fuegos en Antofagasta, volviendo las bocas de sus cañones hacia tierra;

5° Sufrir un recio golpe que le inutilizó dos buques el 10 de julio en Iquique.

Y a toda esta serie de fracasos, se agrega ahora uno tremendo: la pérdida del transporte *Rímac* con un regimiento íntegro y la de tres buques cargados de metales y carbón.

Nuestros buques han podido incendiar toda la costa chilena, sin dejar una fábrica ni una casa; pero el Perú ha dado y dará siempre elocuentes pruebas de que es una nación civilizada y que tiene sentimientos humanitarios; que no abusa jamás de la fuerza ni de la victoria. ¡Quédense para Chile los cobardes atentados, que solo prueban instintos feroces y ausencia de verdadero valor! ¡quédese para Chile el bombardeo de puertos comerciales e indefensos y el asesinato de mujeres y niños!

¡La excursión del *Huáscar* y de la *Unión* ha sido casi atravesando por entre la misma escuadra chilena!

¡He aquí un valor de parte de Chile, una pericia y una dirección dignas de la injusta causa de la reivindicación!

Entre tanto, el Perú se ha cubierto nuevamente de gloria y tiene que agregar una página brillante a los anales de la actual campaña.

Enviamos por ello nuestras más entusiastas felicitaciones a los valientes y entendidos jefes y oficiales del *Huáscar* y la *Unión*. Adelante. La patria agradecida reconoce y premiará tan importantes servicios".

Y en la misma edición transcribe el artículo de *El Nacional*, que decía:

"Nuestros buques de guerra han conseguido burlar, una vez más, la vigilancia del enemigo, para operar en sus propios puertos, hostilizarlos con la lealtad propia de los que representan a una nación civilizada, e inferirle una serie de humillaciones que son para nuestros bravos marinos otros tantos timbres de gloria.

La expedición última del *Huáscar* y de la *Unión* en los puertos chilenos, ha puesto nuevamente en transparencia la audacia de nuestros marinos, así como su pericia, para hacer con la rapidez de unas cuantas horas, lo que las naves chilenas no han podido realizar en cuatro meses, a pesar de las fanfarronadas y amenazas de los que la tripulan.

Mientras los enemigos, en posesión incontestable de la preponderancia marítima en el Pacífico, no han podido utilizar uno solo de sus buques de guerra para apresar nuestros transportes, que se han paseado impunemente, desde Panamá hasta Iquique, conduciendo tropas, armamento, dinero y toda clase de pertrechos de guerra; apenas los nuestros se han asomado al litoral chileno, han capturado uno de sus transportes con el regimiento íntegro de caballería que conducía.

¡Cuánta diferencia entre la torpeza de unos y la atrevida previsión de los otros!

¡Qué diferencia entre esos que llamándose valientes, no saben afrontar ningún peligro; y nuestros bravos marinos que todo lo arrostran y a todo se exponen, para castigar la salvaje insolencia de ese pueblo!

En medio de todo esto, una cosa sobre todas, llamará la atención del mundo.

Nuestros buques han podido, impunemente, bombardear e incendiar los puertos chilenos indefensos que han visitado; han podido legitimar ese acto, usándolo como represalia de la manera como Chile ha empleado sus cañones en nuestras poblaciones indefensas.

Sin embargo, nada se ha hecho en este sentido. Los buques peruanos se han limitado a ejercer las hostilidades de más evidente legitimidad. Han llevado hasta el escrúpulo sus respetos por las formas de una guerra civilizada, en cuanto es posible.

De este modo, se ha alcanzado un doble triunfo: el triunfo material que resulta de las presas hechas, de los prisioneros capturados, de la destrucción de las lanchas; y el triunfo moral que obtienen los que, sabiendo sobreponerse a la voz de las pasiones y a los estímulos del sentimiento nacional profundamente herido, buscan al enemigo por los caminos de la lealtad, por más que él se empeñe en seguir las encrucijadas de la perfidia y de la traición".

El 25 de julio, el Secretario de la Dirección Suprema de la Guerra, M. Álvarez, ofició al Ministro de Guerra y Marina sobre el resultado de la excursión del *Huáscar* y *Unión*, cumplida con el éxito más feliz y después de una breve reseña, concluyó:

"Todas las expediciones, decía Álvarez, que ha mandado ejecutar S.E. a los buques de la escuadra han debido tener iguales resultados, pues han sido meditadas y resueltas con igual acierto, y nuestros enemigos estarían hoy postrados. Circunstancias desfavorables, que no debían ocurrir, han frustrado algunas de ellas, y han dejado otras incompletas; pero, la inspiración de S.E. ha sido la misma, igual su celo por conquistar ventajas sobre el enemigo, y las oportunidades idénticas.

Su comunicación tenía por objeto, según orden de Prado, confirmar el telegrama enviado al Supremo Gobierno ayer dando cuenta de tan importante noticia.

En su proveido del 30, Mendiburu ordenaba acusar recibo y expresar la satisfacción por los éxitos reseñados y "que estos han sido en su ejecución el fruto consiguiente a las atinadas medidas y combinaciones de S.E. el Presidente".

El 30 de julio, el Ministro de Estados Unidos en el Perú, I.P. Christiancy, informaba al Secretario de Estado de su país, Evarts, sobre la expedición realizada por el *Huáscar* y la *Unión* a las costas de Chile, regresando a Arica el 25 después de capturar tres barcos de vela cargados con carbón y cobre, y el transporte chileno *Rímac* con todo un regimiento de caballería, armado y 500 (sic) caballos. La tropa permanecía prisionera en Arica, pero los oficiales presos llegaron al Callao el 29. Y que entre tanto, los dos blindados chilenos parecían no tener utilidad, excepto en el bloqueo de Iquique.

El resultado total de la segunda fase de la 2da. expedición de la Campaña Naval, había sido:

Duración:	199 horas navegadas entre el 17-25 julio 1879.
Total de buques reconocidos:	12
Total de buques apresados:	Veleros *Adelaida Rojas, Adriana Lucía* y *Saucy Jack*; transporte armado en guerra *Rímac*, que incrementaba la capacidad de transporte de la escuadra peruana y por consiguiente el apoyo logístico a las fuerzas aliadas en el Sur.
Total de lanchas destruidas:	Más de 34
Total de puertos visitados (7):	Mejillones de Bolivia, Caldera, Carrizal Bajo, Pan de Azúcar, Huasco y Chañaral (2). En los dos primeros no hubo acciones de fuerza.
Distancia recorrida por cada buque:	1,330 millas, sin tener que carbonear.

Sin presentirlo, culminaba así la que sería la más exitosa y profunda incursión para hostigar los puertos chilenos y sus LLCCMM hasta ese momento, pero al mismo tiempo derramaba la última gota en el retiro del almirante J. Williams Rebolledo, antesala de la crisis que llevaría a un cambio radical en la conducción de la guerra naval.

La actividad guerrera realizada por Grau y la dotación del *Huáscar* en las dos primeras expediciones navales, condujo a que en la sesión del 1° de agosto en la Cámara de Diputados se admitiera a debate

una proposición de los señores Unzueta, Valle, Elías y otros, ascendiendo a la clase de contralmirante al capitán de navío Miguel Grau y concediendo a los jefes, oficiales y tripulación del *Huáscar* una medalla de honor por los hechos gloriosos del 21 de mayo y 9 de julio. El 5 de agosto, *El Comercio* manifestaba que *El Nacional* se ocupaba de ello en su editorial diciendo que este tipo de recompensas eran necesarias, pero creía que debían concederse ascensos también a sus oficiales, a las guarniciones de los puertos que rechazaron intentos de desembarco del enemigo y a García y García y Velarde que murieran peleando como bravos. Para los marinos de la *Unión*, *Pilcomayo* y transportes, *El Nacional* pedía siquiera palabras de encomio y reconocimiento.

Al comentar dicha proposición, *El Peruano* del 4 de agosto expresó:

"El comandante Grau merece la estimación pública, y su audacia y valor sereno han conquistado días de gloria para nuestra patria. Él solo, luchando contra toda la escuadra enemiga, y luchando con notable ventaja, realza de tal suerte el brillo de sus hazañas, que el Perú se enorgullece de tener un marino tan valiente y experto que levantará, como está sucediendo, muy en alto el nombre de la marina nacional. La máquina de guerra que él dirige (el *Huáscar)* es inferior bajo muchos aspectos a los blindados chilenos; y no obstante esta desventaja, el comandante Grau no ha vacilado en perseguir al enemigo, y sostener tremendos combates, siempre adversos para el chileno y gloriosos para el *Huáscar*. Sus hazañas revelan en él un alma templada para el heroísmo que promete a su patria nuevos días de gloria".

Parco siempre, *El Peruano* esta vez no podía menos que seguir expresando que era deber de los representantes del pueblo, por cuyos derechos derraman su sangre los valientes marinos, recompensar sus esforzados servicios y su heroico comportamiento, y concluía:

"El valiente y generoso comandante Grau, los entusiastas oficiales y tripulantes del *Huáscar*, en los diversos combates que han sostenido, han excedido los límites del deber y del patriotismo. El Senado ha interpretado el sentimiento nacional, así del pueblo como de las autoridades, al presentar en su seno una proposición para ascender al comandante Grau a la clase de contralmirante, y recompensar los servicios de los oficiales y tripulantes de nuestro invencible *Huáscar*".

Pocos días después, la Comisión de Premios de la Cámara de Diputados aprobaba el 12 de agosto por unanimidad, un proyecto de ascenso, cuyas razones se pueden leer en la Nota respectiva, y consistente en los artículos siguientes:

"Art. 1°.– El Congreso declara digno de ser elevado a la alta clase de contralmirante de la escuadra nacional al capitán de navío don Miguel

Grau; y lo encomienda al Ejecutivo para que lo proponga conforme a la Constitución.

Art. 2°.– Recomienda igualmente a los demás jefes y oficiales y tripulación del monitor *Huáscar*, para que los premie conforme a sus atribuciones, y en vista de los partes que ha debido elevar el Comandante de esa nave sobre los hechos gloriosos del 21 de mayo y 10 de julio.

Dése cuenta.- Sala de la Comisión. Lima, agosto 12, 1879. Firman: *MARIANO GIRÁLDEZ. FEDERICO MACHUCA Y VEGA. MODESTO MACEDO. JUAN CANEVARO. JUAN DE LA C. EDUARDO".*

El 16 de agosto en la Orden del Día de la Cámara de Senadores, se vio el proyecto enviado en revisión por la Cámara de Diputados, y puesto a debate el 19, fue sancionado por unanimidad. El senador Riva Agüero pidió se remita al Ejecutivo junto con el dictamen de diputados.

El Peruano en su edición del 19 de agosto, transcribió un artículo de *El Comercio* acerca de este proyecto, en los términos siguientes:

"Este dictamen es la fiel expresión del sentimiento nacional; y no dudamos de que el Senado y el Ejecutivo autorizarán, muy en breve, con su elevada sanción, este veredicto del voto popular.

Los méritos contraidos por el comandante Grau en la presente guerra, están consignados en el referido dictamen con toda la imparcialidad de un hecho histórico; y la opinión pública, cuyo fallo es inapelable, ha decretado ya el justo premio que se debe al jefe del *Huáscar.*

El comandante Grau ha sabido colocarse a la altura del puesto que ocupa. Debido a sus esfuerzos personales, a su perseverancia, a su inquebrantable firmeza, el glorioso *Huáscar* pasea triunfante por los mares de Chile la bandera de nuestra patria y donde quiera que se presenta, los enemigos se sienten sobrecogidos del pánico.

¿No lo confiesan ellos mismos?

¿No nos dicen sus periodistas que en Antofagasta y Caldera los "gigantes" chilenos corrían despavoridos a esconderse cuando el "pigmeo" peruano visitaba sus puertos?

¿En Valparaíso mismo, su capitolio inexpugnable, erizado de baterías y sembrado de gruesos cañones, acaso ha sido menos universal el pánico y menos inconcebible toda vez que su propio miedo ha sugerido a los enemigos el tremendo conflicto de una visita del *Huáscar*?

¿Qué hay en el *Huáscar* que agite y perturbe de tan inusitada manera en los anales de la guerra, el ánimo de los indomables hijos de Arauco? Preguntadlo a ellos mismos, y os responderán: ¡el comandante Grau!

Pues qué, ¿esos puertos devorados por el incendio, esas poblaciones indefensas y destrozadas por bombardeos tan cobardes como inicuos, esas hostilidades de salvajes repetidas con bárbaro furor contra las propiedades del comercio neutral y pacífico; todos esos crímenes de la fuerza bruta son acaso las huellas vergonzosas del comandante peruano? De

ninguna manera. Esa es la odisea chilena; esa es la estrella de Chile cuyos siniestros resplandores son la afrenta de la civilización moderna.

Y bien, el comandante Grau ha humanizado con su ejemplo a los argonautas de Chile; el comandante Grau ha llevado la paz y la tranquilidad a las poblaciones chilenas que esperaban del *Huáscar* terribles represalias; el comandante Grau ha enseñado a los guerreros de Chile cómo se hace la guerra entre los hombres; el comandante Grau ha recibido una y mil felicitaciones de los residentes europeos y americanos que, en Chile mismo, se han apresurado a tributarle homenajes de admiración y respeto.

El comandante Grau se ha hecho digno del Perú, y el Perú quiere premiarlo otorgándole un puesto más elevado, para recibir de él más glorias y triunfos más decisivos.

No lo dudamos, el "contralmirante" Grau, audaz en el combate y generoso en la victoria, vencerá a los enemigos por el valor y la nobleza; y quizás si, dentro de poco, la enseña del *Huáscar* será aquella misma gloriosa escoba que el almirante holandés paseaba un tiempo por los mares de Europa, como símbolo de la invencible supremacía de su patria".

El 22, el Ministro de Guerra y Marina dirigió a la Cámara de Diputados una comunicación del general Luis La Puerta, en la que hacía constar que el Gobierno había recibido la recomendación del Congreso en favor de Miguel Grau "para que se le propusiera para el grado de contralmirante de la Armada Nacional. Como el Ejecutivo encontraba atendible el pedido por cuanto el referido jefe es acreedor al ascenso, no ha trepidado en hacer la propuesta complaciendo así a la Representación Nacional en un asunto bajo todos conceptos justo".

El mismo 22, la Cámara de Diputados, en votación nominal, aprobó unánimemente la propuesta del Ejecutivo que ascendía a contralmirante a Grau. El 23 la Cámara de Senadores también aprobaba la propuesta por unanimidad respecto al ascenso de Grau, y de medallas para los demás de la tripulación del monitor.

El 29 de agosto, se publicó en *El Peruano* la ley sobre ascenso de Grau aprobada por el Congreso en nota al Vice-Presidente La Puerta, en los términos que siguen:

"Lima, agosto 26 de 1879. Excelentísimo señor:

El Congreso en ejercicio de la atribución que le confiere el inciso 13° del artículo 59 de la Constitución de la República, ha aprobado la propuesta del Poder Ejecutivo para ascender a contralmirante al capitán de navío don Miguel Grau.- Lo que comunicamos a S.E. para su conocimiento y demás fines.- Dios guarde a V.E. *FEDERICO ROSAS*. Presidente del Senado.- *J. PFLUCKER Y RICO*".

El 1° de setiembre en *El Peruano*, en la sección Ministerio de Guerra y Marina, se dio a conocer en la Orden General, Estado Mayor General del Ejército de Reserva, el cúmplase como sigue:

"Lima, agosto 29 de 1879

Artículo 1°.– Con fecha de ayer S.E. el general Vice-presidente de la República, ha puesto cúmplase a la ley por la cual se asciende a la alta clase de contralmirante de la Armada Nacional, al capitán de navío don Miguel Grau, justo y merecido premio que la Representación Nacional concede al valeroso marino, que como comandante del blindado *Huáscar*, acaba de prestar importantes servicios al país, comprobando con notables hechos, ser digno del distinguido cuerpo a que pertenece.- El general jefe *J. DE OSMA*".

Por otro lado, desde Arica, el 16 de setiembre, el Secretario Álvarez, de la Dirección Suprema de la Guerra, ofició al Ministro de Guerra y Marina, acusando recibo de dos oficios: uno del 27 de agosto, y otro de 8 de setiembre. El primero se refería al ascenso de Grau a contralmirante otorgado por el Congreso, a propuesta del Gobierno en uso de sus facultades constitucionales y por recomendación de dichas Cámaras, y expedición del despacho el 26 de agosto. El segundo, remitía los despachos a la Secretaría. Ambos oficios fueron puestos en conocimiento de Prado quien ordenó se entregasen los despachos al almirante Grau, que Álvarez cumplió mediante oficio del 16 de setiembre, al mismo tiempo que le manifestaba la complacencia de Prado por su ascenso.

El 16 de setiembre, Grau ofició al Ministro de Guerra y Marina, acusando recibo de otro del 8 de setiembre informándole haber remitido al señor Secretario General de S.E. el señor General Supremo Director de la Guerra, el despacho de contralmirante expedido por el Supremo Gobierno en su favor, con la aprobación del Soberano Congreso, en "testimonio, decía Grau, del aprecio que merecen mis servicios en la presente guerra". Al Ministro le solicitaba expresase por su intermedio con el más profundo respeto al Supremo Gobierno "por el favorable aprecio que ha hecho de mis servicios, y a la Representación Nacional por la aprobación que ha dispensado a la propuesta del primero, y en particular a S.S. por los expresivos y honrosos términos de su respetable comunicación".

La Patria en su edición del 19 de agosto, transcribía una noticia de un periódico chiclayano, como sigue:

"Se ha iniciado una suscripción por unas señoras de esta ciudad, con el objeto de colectar la suma suficiente para obsequiar al capitán de navío señor Miguel Grau, unas lujosas charreteras y faja de contralmirante, por su heroico comportamiento en las expediciones navales del

Huáscar. Acogemos la idea llenos de patriótico entusiasmo, y le damos publicidad a fin de que llegue a conocimiento de las familias chiclayanas residentes en Lima, y puedan adherirse a la noble iniciativa, a que se refiere este suelto".

El mismo diario, en su edición del 29 de agosto, se refirió al cúmplase que había dado el Ejecutivo a la ley del Congreso ascendiendo a Grau a contralmirante. La Orden General decía como sigue:

"Con fecha ayer S.E. el general Vicepresidente de la República ha puesto el cúmplase a la ley por la que se asciende a la alta clase de contra-almirante de la Armada Nacional al capitán de navío don Miguel Grau, justo y merecido premio al valeroso marino que como comandante del blindado *Huáscar* acaba de prestar importantes servicios al país comprobando con notables hechos ser digno del distinguido cuerpo a que pertenece".

3.2.1.4. Repercusión en Chile por la captura del Rímac

El mismo 23 de julio, D. Santa María envió al Presidente Pinto un telegrama informándole de la llegada a Antofagasta en ese día, del *Paquete del Maule*, que navegase pegado a la costa sin cruzarse con buque alguno, y cuyo capitán creía que el *Rímac* no había llegado por haberle "sucedido una desgracia con motivo del cambio de maquinistas". Pero, agregaba Santa María, que el *Huáscar* y la *Unión* habían estado cerca de Antofagasta en la mañana del 23, información originada probablemente en el sistema de señales de punta Tetas sugerido como se ha visto por J. Williams Rebolledo. Ambos hechos lo han llevado a sospechar la probable captura del *Rímac*.

En ese mismo día Altamirano envió a Pinto otro telegrama, en el cual le informó haber recibido, a las 4.45 p.m. otro de Santa María con el texto siguiente:

"No llega *Rímac*. *Cochrane* e *Itata* no vuelven. No envío a Iquique *Lamar* o *Paquete del Maule* porque andan muy poco y pueden ser prendidos. Dice *Paquete* que *Rímac* le alcanzó a la altura de Pichidangui y que de allí se separaron tomando él por la costa y *Rímac* alta mar. Cree que su máquina puede haberse descompuesto por el cambio de maquinistas. Si los buques que se han visto esta mañana a inmediaciones de este puerto son los peruanos, *Rímac* no ha sido aprehendido. Hicieron rumbo al Norte".

La noticia que Santa María debe haber recibido desde Caldera el 24 acerca de la llegada del *Cochrane* remolcado por el *Itata*, no solo por la falta de carbón sino también por el mal estado de sus calderas, y la absoluta falta de información sobre el *Rímac* en los días siguientes,

lo llevaron ahora sí al convencimiento de su captura, lo cual no estaba en condiciones de certificar ante el Gobierno de Santiago. El almirante J. Williams Rebolledo, por otro lado, incomunicado con Antofagasta, tampoco sabía de la captura, que recién se haría pública en el Perú a partir de la llegada a Arica el 25 del GT-2 y su presa, pues coincidentemente ningún buque de la carrera con destino al Sur o al Norte, se cruzó con el convoy. Cabía la posibilidad de que se filtrara a su conocimiento algún telegrama de Arica a Iquique sobre la captura, pero no fue así.

Conocida la llegada del *Cochrane* a Caldera en las condiciones que se ha señalado, fue puesta en conocimiento del Gobierno. Este en sesión de Gabinete del 25 de julio, adoptó acuerdos interesantes: uno sobre la situación actual y los otros dos sobre armas, que fueron:

1°. Pedir explicaciones al Comandante del *Cochrane*, Enrique Simpson, acerca de la falta de carbón con que dicho buque llegara a Caldera;

2°. Hacer constar que por cablegrama del 21 de julio, se había encargado a Inglaterra dos botes lanza-torpedos y 12 ametralladoras Hotchkins, y

3°. Haber recibido del Ministro de Chile en Londres, aviso de que el 21 de julio salió el vapor *Genovés* conduciendo 3,000 fusiles Comblain, 10 millones de tiros, 3 ametralladoras, pólvora, "luces eléctricas", vestuario, etc.

La atmósfera política en Santiago estaba tensa, pues reinaba el descontento porque el Ejército y la Armada no generaban noticias victoriosas. La de la captura del *Rímac*, agudizaría esa crisis.

Así el 29 de julio al recibir Santa María un informe del subdelegado de Mejillones, estaba ya en condiciones de alertar a las 7.30 p.m. del mismo día al Comandante General de Marina, E. Altamirano, en los términos que siguen:

> "He estado a bordo de la corbeta de guerra francesa *Decrés* y hablando primero con el oficial de guerra me confirma la noticia de que el *Rímac* estaba en Arica con la escuadra peruana el 25 y que a bordo había una gran cantidad de soldados y caballos. Para estar más seguro de la noticia, hablé con el comandante y me dijo que era un hecho, pero que no respondía por haberlo visto. Todo fue comunicado por el *Hugon*. Por dos veces he procurado rectificar la noticia y se me ha contestado lo mismo".

A su vez, Altamirano envió a Pinto el 30, un telegrama con la noticia:

> "El vapor alemán *Teben* (llegado a Valparaíso este día) comunica según lo expresa el Gobernador Marítimo, que la *Unión* le cortó el camino al *Rímac* a la entrada de Antofagasta. Que entonces el Capitán hizo

virar el vapor, pero apareció el *Huáscar* y se lo impidió. El *Rímac* disparó cuatro tiros de cañón sobre la *Unión*. El *Huáscar* (sic) (fue la corbeta) entró en Arica llevando la bandera chilena debajo de la peruana; los oficiales habían sido desembarcados".

Esta noticia llegó a Santiago el 30 de julio, tanto por la vía del subdelegado de Mejillones, como por el vapor alemán que arribó a Valparaíso. Así, pues, comentaba G. Bulnes, durante seis días no se supo en Chile la suerte del *Rímac*.

Al periódico *Los Tiempos* le llegó de Valparaíso, con fecha 30, el telegrama que sigue:

"La más profunda impresión causó la noticia de la captura del *Rímac*, perdido únicamente por imprudencia e imprevisión del Ministro Santa María, que fue quien dio desde Antofagasta orden de que saliera, manifestando que ya no había peligro, y del Comandante General de Marina, que no se resolvió a demorarlo por algunas horas siquiera hasta saber de los buques peruanos".

R. Fuenzalida describió así la situación en Santiago el 30 de julio:

"La reacción del pueblo fue de una incontenible indignación hacia los causantes. Se refiere a una responsabilidad especial del "comando popular de la guerra: los líderes exaltados". Estos habían exigido al Gobierno hacer partir los transportes a todo riesgo, sin necesidad alguna, y su violenta oposición al control de la prensa había suministrado a Grau todos los datos exactos para capturar la nave. Ese mismo "comando popular" culpó al Gobierno. Hubo una manifestación ante el palacio presidencial, en la que se censuró duramente la dirección de la campaña. En una sesión del Senado, el Ministro de Guerra, general B. Urrutia fue vejado y apedreado antes de entrar al Congreso, y en el recinto mismo fue ofendido por Vicuña Mackenna. Terminó renunciando indeclinablemente".

Comando popular o no, lo cierto, como se ha visto, es que la incursión contra Antofagasta tenía como objetivo físico preciso el vapor *Itata*, sino que en su lugar cayó el *Rímac*, y que la dirección de la guerra había entrado en crisis.

El Peruano del 4 de agosto, transcribió de *El Mercurio* del 22 de julio, una nota periodística relacionada con la presencia del GT-2 en Caldera el 20 de julio, que decía:

"Si alguno hubiera osado decirnos hace tres meses, que dos buques peruanos vendrían a insultarnos en nuestros principales puertos, habríamos creido que quien tal decía era un zote o un tunante que quería reírse picando nuestro amor propio. Tal era la confianza que teníamos en los directores de la guerra, y muy especialmente en el jefe de la escuadra, que a cada instante se nos figuraba que el telégrafo iba a comunicar un triunfo, una espléndida victoria".

Después de comentar que en solo dos meses habían pasado de la

confianza a la desconfianza, de la esperanza y contento a la duda, disgusto y desaliento; y luego de preguntarse el por qué de tan lamentable cambio y muchas otras más, expresaba que "la opinión se halla profundamente disgustada con la dirección de la guerra y hasta este momento (22 de julio) no se ve síntoma de mejorar", y después de expresar lo que se debía hacer, concluía:

> "Destruir, anonadar al enemigo es la necesidad de la hora presente; lo demás es perder el tiempo, dinero, fama. Estamos ya hartos de sufrir, es preciso, pues, pelear, vengarnos y vencer".

El desconcierto hacía de las suyas y así, en la sesión de Gabinete del 30 de julio, se vieron los puntos siguientes:

1°.– Lectura de un telegrama de Santa María de este día que decía: "la falta de contestación terminante me tiene embarazado ¿Qué instrucciones doy a Williams? Se puede sostener el bloqueo sin perjuicio de suspenderlo por una expedición o para vigilar la costa. Williams supo que los buques peruanos salieron el 17 para el Sur, pero no se dedicó a perseguirlos por mantener el bloqueo. Ya que los buques peruanos están en Arica con *Rímac*, y que *Cochrane* llega mañana, propongo salga de aquí *Cochrane* con *Itata*, reunidos con *Blanco* y *Magallanes*, se dirijan a Arica y batan allí los buques peruanos. El *Itata* llevará carbón. Si se triunfa se practicará a la vuelta el reconocimiento. Williams como Jefe debe combinar los medios. Si opone resistencia, se verá si es fundada, pero el Gobierno habrá tentado por todos los medios". El Gabinete acordó contestar: "Aceptamos el plan, y si los que han de dirigir la operación, la consideran practicable, puede llevarse adelante. Todo esto supuesto de que no quedará un buque solo en Iquique. La ausencia no debe ser larga para impedir fortificaciones allí".

2°.– Sobre el *Huáscar*. "Que reunidos el señor Presidente y los Ministros Varas, Huneeus y Matto, a las 5.30 p.m. de regreso estos tres últimos del Senado y visto el anuncio recibido de que el *Huáscar* y la *Unión* se han visto cerca de Valparaíso con rumbo Sur, se acordó reiterar el telegrama que S.E. había dirigido ya al Sr. Santa María, previniéndole hiciera venir al *Cochrane* a Valparaíso a recibir órdenes y se reiteró en los términos siguientes: Julio 31, Transportes con armas corren peligro. Es necesario despachar al *Cochrane* inmediatamente para Valparaíso. *A. VARAS*".

3°.– Se acordó telegrafiar al Ministro en Inglaterra para que el *Genovés* pasara por el Cabo de Hornos en vez del Estrecho, a fin de evitar peligro de captura en este último.

El 3 de agosto, Domingo Santa María envió otro telegrama con información del subdelegado de Mejillones que, en esencia, decía:

a. Confirmada captura del *Rímac* frente a Coquimbo (sic) (fue frente a Antofagasta).
b. 1er. disparo de la *Unión* atravesó la cámara y causó 4 heridos.
c. El viernes 1° de agosto en la mañana salieron el *Huáscar*, *Unión* y *Rímac* al Sur. Se cree van a Valparaíso o inmediaciones a buscar transportes.
d. El *Rímac* lo comanda C. Ferreyros; *Chalaco* salió para Panamá; *Oroya* en el Callao; *Limeña* nada se sabe.
e. Oficialidad del *Rímac* en la *Pilcomayo*. La tripulación en tierra.
f. Otro informe dice que el *Rímac* sirve de carbonero y no anda con los peruanos.

Estos datos provenían probablemente de algún buque de la carrera, siendo algunos ciertos y otros inexactos que generan dudas. ¿Cómo pudo conocer el subdelegado de Mejillones que el 1° de agosto habían salido de Arica para el Sur las naves peruanas si ninguna se cruzó con buque alguno antes del 4 de agosto, y que iba hacia el Norte? Entre los primeros estaban la captura del transporte, su comando, la distribución de los oficiales y tripulación, la salida de los tres buques al Sur, el viaje del *Chalaco* y la estadía del *Oroya*. Entre los segundos estaba la ubicación de la captura frente a Coquimbo, que los tres buques incursionarían hasta Valparaíso y que el *Rímac* solo era carbonero.

El Peruano del 11 de agosto reprodujo un artículo de *El Mercurio* de Chile del 2 de agosto, relativo a la captura del *Rímac* y en una de sus partes se refiere a los sucesos de Santiago:

> "La tristísima nueva que sorprendió anteanoche al pueblo de Santiago, llevó dolorosas e indecibles impresiones a todos los hogares. A través de la redacción vaga y maliciosa del telegrama del señor Santa María, los espíritus inquietos y patriotas veían la catástrofe con proporciones colosales.
>
> Era imposible resignarse, pues, a esa duda mortificante, y por eso, desde el amanecer se notaba inusitado movimiento en las calles de Santiago. Grupos numerosos de gente recorrían la población, visitaban las imprentas y oficinas telegráficas, en busca de detalles sobre el apresamiento del transporte. Pero inútil empeño: no se sabía nada más que lo comunicado desde Antofagasta por el señor Ministro de Relaciones Exteriores. La falta de noticias originó naturalmente la abundancia de suposiciones y rumores. Algunos alimentaban la quimérica esperanza de que se habría equivocado al *Rímac* con otro buque; otros sostenían que el apresamiento había tenido lugar después de una resistencia tan encarnizada como estéril, y no pocos llegaron hasta suponer que la

catástrofe era más triste y de más grandes proporciones de lo que se creía.

En presencia de las escenas de la noche del martes (29 julio), doble fila de soldados amaneció ayer montando la guardia de La Moneda y del cuartel de Cazadores. Temían, sin duda, los señores del Gobierno que una exaltación popular les enseñara a servir a su país con el patriotismo, la constancia y la inteligencia de que hasta ahora no han dado ninguna prueba. Además, se nos asegura que la Excelencia presidencial, por un exceso de previsión o de cobardía, marchó a Viña del Mar en el tren de la mañana. Nos cuesta creer esta noticia; que es una vergüenza para Chile".

El Peruano del 12 de agosto presentaba la trascripción de un Parte Oficial fechado en Santiago el 31 de julio, del comandante de la Guardia Municipal a la Intendencia, que se refiere al gran desorden ocurrido a las 2.30 p.m. del 30 de julio, en el pórtico de la Cámara de Senadores. En la manifestación se exhortaba al pueblo a que por medios violentos se obligara al Gobierno a abdicar del mando. Similar desorden se produjo en otros dos lugares. Hubo una serie de detenidos que pasaron a disposición del juez. Para reprimir los desórdenes fue necesaria la intervención de piquetes, que fueron agredidos a pedradas y tiros, resultando algunos contusos. Ese mismo día, pero a las 6.30 p.m. hubo otra manifestación esta vez frente a la imprenta de *El Independiente*, promovida por "dos señoras peruanas", las cuales insultaron a otras dos que iban por la calle, que terminó con violencia.

En carta de Prado a La Puerta del 6 de agosto, le comenta que el vapor *Ibis* llegado directamente de Valparaíso y reconocido por el *Huáscar* el 4 frente a Chañaral, había traido la noticia de la gran excitación producida en Chile, habiéndose visto obligado el Gobierno a contener al pueblo con la fuerza.

El Peruano del 18 de agosto transcribió el artículo de *La Opinión Nacional*:

"Tenemos una documentación auténtica del enemigo, en que está fotografiada la faz moral de Chile.

Es un botín de guerra, del cual debemos hacer caudal para la historia y objeto de curiosidad para el viajero que quiera examinar la índole y la perversión de los piratas sudamericanos.

La captura del *Rímac* nos proporciona tal oportunidad: se han encontrado en él comunicaciones de todo orden, en que el pudor se espanta y en que la indignación tiene que conmover al hombre más sereno. Están allí representados el patriotismo y el heroísmo de los reivindicadores, con sus verdaderos rasgos de originalidad.

Nada de lo que hemos dicho respecto de ellos queda sin comprobación. La simpatía más ciega habrá de tornarse en odio, porque el hombre honrado no puede dejar de tener odio al vicio y a la degradación.

Por eso sometemos una idea a la consideración del Ejecutivo: la de coleccionar las comunicaciones tomadas en el *Rímac* y depositarlas en el Museo Nacional. Clasificadas con inteligencia y precedidas del índice respectivo, serán una obra importante buscada con avidez.

Chile, aunque capitule y se rinda, no será jamás un buen amigo. No lo fue en épocas en que el espíritu más acendrado de americanismo nos unía cordialmente a todos: menos lo sería ahora que estamos demostrando y que le demostraremos que, a pesar de su largo y premeditado acopio de elementos agresivos, hay una barrera insalvable por el Norte, contra sus ambiciones y sus fechorías.

Se puede estudiar también en la correspondencia arriba indicada, los móviles y la moralidad de éstos, en cuanto a la guerra actual. Deben quedar contra el invasor efectos duraderos de las hostilidades, y eso se consigue elevando a monumento de oprobio, amasado por propia mano, lo que la fortuna ha deparado en feliz hora. He allí lo que debemos aprovechar".

Interesante artículo, y cabe la pregunta: ¿Esos documentos estarán en algún repositorio peruano?

La indignación de Santa María sobre el desconcierto lo llevó a expresar que en todas partes ven buques peruanos, que los chilenos buscan bajo sus fortificaciones, y que si un contratiempo (captura del *Rímac*) desconcierta al país, el país no es chileno. "Y si los partidos escuchan su interés antes que el de la patria, buen provecho les haga". Respecto al envío del *Cochrane*, Santa María telegrafió a Altamirano el 31 de julio avisándole que debería llegar a Antofagasta en esa noche, "si se requiere que vaya a Valparaíso para que duerman tranquilas las mujeres, saldrá en el acto y no se dirigirá al Norte. Avíseme US."

Por su parte, Altamirano envió el 31 de julio una nota en que expresaba la viva preocupación por el viaje de la *Unión* al Sur, y del *Huáscar*. "Todas son suposiciones antojadizas, pero si efectivamente sucediera una desgracia el estallido sería espantoso". "En esta vez y por contemporizar, yo creo, continuaba, que debe hacerse llegar al *Cochrane* hasta Lota siquiera, en protección del transporte (*Genovese*) y del *Loa*". En efecto, el *Cochrane* llegó recién a Antofagasta el 4 de agosto a las 12.30 p.m. y zarpó para Valparaíso, adonde llegó el 6, conduciendo al Sr. I. Errázuriz.

Claro que eran suposiciones las de Altamirano, pues era imposible que conociera que en ese mismo día zarpaba la *Unión* para el Estrecho, y que al día siguiente lo haría el *Huáscar*. En los planes se

puede recurrir al uso de supuestos, pero siempre con un plan alterno por si no se materializa.

En la sesión secreta del Senado del 2 de agosto, el Ministro Varas hizo la defensa del Gabinete y al concluir expresaba, con relación a la conveniencia de suspender el bloqueo de Iquique, lo que sigue:

> "A fines de abril el Gobierno había dirigido al almirante una nota en que le manifestaba sus dudas sobre la utilidad de persistir en él, y que con fecha 10 de mayo se había recibido contestación con las razones, que Varas expone, por las que el almirante insistía en las ventajas que podían obtenerse con esta medida".

Por coincidencia, tanto en Santiago como en la Comandancia de la Escuadra, como si hubiera ocurrido un mensaje telepático, en los dos extremos se trataba el mismo día sobre el bloqueo de Iquique.

Por otro lado, el 4 de agosto, Altamirano transcribió a Pinto un telegrama de Santa María en el que daba a conocer la salida del *Huáscar* con el *Rímac*, y de la *Unión*, en los días y horas ya referidos. La información provenía de un "amigo" en Arica, esto es, un espía, que la enviaba por intermedio del vapor *Lontué* de la P.S.N.C. llegado a Antofagasta el mismo 4 procedente de Arica. El informe agregaba que el coronel Bulnes estaba bien tratado y que la tropa trabajaba en tierra. Santa María viajaría en ese vapor a Valparaíso.

Una de las consecuencias de la captura del *Rímac*, fue la promulgación de un decreto sobre el control y censura de las noticias telegráficas sobre la guerra, a menos que tuvieran la aprobación de una Autoridad, medida aplicable tanto a las noticias oficiales como particulares.

Otra de las consecuencias fue la renuncia, el 6 de agosto, de Altamirano a la Comandancia General de Marina y Comandancia de Armas de Valparaíso, aceptada por Pinto y Urrutia al día siguiente, nombrando en su reemplazo al contralmirante José A. Goñi. También renunció el Intendente General del Ejército y Armada, Echaurren, nombrando en su reemplazo el 26 de agosto, a Vicente Danilo Larraín. Otro decreto del 22 de agosto aceptaba la renuncia de José Alfonso al cargo de Auditor de Guerra del Ejército de Operaciones del Norte.

En el Senado, los liberales y radicales manifestaron su oposición a Pinto y Varas, quien apreció que sin su apoyo no podría seguir en funciones. Decidió, pues, renunciar en cuanto terminase la interpelación, pero Pinto le pidió que aguardase el regreso de Santa María. Por su parte, Huneeus opinaba que Santa María debía reemplazar a Varas, así como su favor por el ingreso de los radicales al

Gabinete. El 8 de agosto Santa María ya estaba en Santiago, pero por causas más urgentes la crisis ministerial se aplazó, quedando pendiente la aceptación de las renuncias de Urrutia y Huneeus presentadas el 22 y 24 de julio respectivamente, la de este último en apoyo a la actitud de Urrutia. La temperatura política iba en ascenso.

Finalmente, el 20 de agosto se promulgaron los decretos que aprobaban las renuncias de Varas, Huneeus y Urrutia. Solo conservó su condición de ministro, Santa María. El nuevo Ministerio, llamado Santa María, quedaba conformado como sigue:

Ministro del Interior	Domingo Santa María
Ministro de Relaciones Exteriores	M. Luis Amunátegui
Ministro de Guerra y Marina	Rafael Sotomayor
Ministro de Hacienda	Augusto Matte
Ministro de Justicia	Antonio Gandarillas

Gandarillas se haría cargo de la cartera de Guerra y Marina durante la ausencia de Sotomayor nombrado también el 20, como "Ministro en Campaña" en el Norte.

El 21 y 22 de agosto, Santa María acudió a Diputados y Senadores, respectivamente, para exponer su programa. El diputado Carlos Walker Martínez hizo una aguda crítica a la política de Pinto. En el Gabinete no estaban ni conservadores ni radicales. Solo liberales. Pero "unidad nacional" era la palabra. Santa María delegó en R. Sotomayor la dirección de la guerra. Pronto se verían los efectos de esta reorganización política.

Como consecuencia de todo este tremendo affaire, dejaron sus cargos en los primeros días de agosto, el Comandante General de Marina y Comandante de Armas de Valparaíso, Altamirano, reemplazándolo el contralmirante J.A. Goñi; el Intendente General del Ejército y Armada; también el almirante J. Williams Rebolledo. Al renunciar Urrutia, se produjo una crisis total del Gabinete, y Domingo Santa María fue llamado para conformar uno nuevo.

3.2.1.5. Crisis en la conducción de la guerra en Chile[129]

En el párrafo 1 de este Capítulo, se adelantó algunos detalles acerca de ciertas decisiones a nivel político chileno, para la conducción de la guerra, visto que en los primeros días de julio, se había resuelto que la invasión del Perú sería por Tarapacá. En lo que sigue se complementará con otros acontecimientos avanzándose hasta setiembre.

En realidad, la captura del *Rímac* no inició crisis alguna en Chile, más si la aceleró y culminó. En efecto, como resultado de las sesiones

del Consejo de Ministros en los días 5, 6 y 7 de julio en que se aprobó el plan de invasión, se decidió también por decreto del 11, que el Ministro de Relaciones Exteriores D. Santa María, se constituyese en Antofagasta en calidad de Delegado del Gobierno en el Ejército del Norte para la conducción de la guerra, y a Rafael Sotomayor como Comisario General en el Ejército y Escuadra que, como dice G. Bulnes, resultaba ser un "Presidente en Campaña". Mientras Santa María estuviera ausente de Santiago, la cartera de Relaciones Exteriores la asumiría el Ministro de Justicia, Huneeus.

El 11 de julio, el Ministro de Guerra, general B. Urrutia, envió un oficio al general en Jefe del Ejército del Norte, J. Arteaga, poniéndolo en autos de la decisión política anotada, y que Santa María acompañado de R. Sotomayor y del Auditor de Guerra J. Alfonso, viajarían a Antofagasta, agregando que:

> "Las determinaciones y resoluciones que adoptase o dictase el señor Santa María, sea cual fuere su carácter y el alcance que tuvieran, serán consideradas por US. como determinaciones y resoluciones del Gobierno mismo, comunicadas a US. por el órgano respectivo".

Este oficio de fecha 11 solo llegó a manos de Arteaga el 18. En efecto, cumpliendo la decisión del Gobierno, Santa María y comitiva, a la que agregó a I. Errázuriz como su Secretario, se embarcó en Valparaíso el 14 en el *Itata* con destino a Antofagasta, donde arribó el 17. Arteaga envió a su ayudante a presentarle sus saludos. Cabe recordar que esta presencia de Santa María y del *Itata* fue informada por el *Chala* al GT-2 el 22 de julio.

El 7 de julio la 1ra. División con el *Blanco*, *Chacabuco* y *Loa,* había fondeado en Antofagasta y el 8, al enterarse el almirante Williams que los buques de la escuadra peruana habían salido del Callao, lo comunicó el mismo 8 por telegrama al Comandante General de Marina, y por oficio al general Arteaga:

> "Por datos fidedignos que he podido obtener, tengo el convencimiento de que los buques de la escuadra peruana han salido del Callao dirigiéndose al Sur, constituidos en cruceros para hostilizar nuestros puertos y transportes, y convendría evitar por todos los medios que puedan llevar a cabo su intento".

El 13 de julio, Williams recibió en Antofagasta, por intermedio del vapor de la carrera, el parte de Simpson sobre el combate de Iquique en la noche del 9/10 y decidió constituirse en dicho puerto con el *Blanco* y el *Límari,* zarpando el 14, iniciando su etapa de incomunicación. Por esta razón, cuando el 17 el *Itata* llegó con la comitiva citada, Williams ya no se encontraba.

El 18, Santa María envió una nota a Arteaga lamentando no haberlo

podido ver por lo fatigado que llegara del viaje, y luego de reseñarle algunas cuestiones sobre personal, le manifestó que estimaría previniera al telégrafo que los partes que habría de remitir "no necesitan ser visados por otra autoridad".

Arteaga, luego de leer el oficio de Urrutia del 11 y de Santa María del 18 en su calidad de Delegado del Gobierno y Ministro de Relaciones Exteriores, presentó a éste su renuncia irrevocable a la Jefatura del Ejército de Operaciones del Norte, a partir de esa fecha, así como su decisión de viajar a Valparaíso al día siguiente en el vapor de la carrera procedente del Norte, que resultaría ser el *Santa Rosa*, reconocido la víspera por el GT-2 a la altura de la península de Mejillones, y visitado días después en Caldera, con Arteaga a bordo que observaría atónito esta audaz operación.

También en la mañana del 18, Arteaga envió un telegrama al Presidente Pinto, informándole haber recibido en la fecha el oficio del Ministro Urrutia, dándosele a conocer que "se investía al Ministro Santa María con plenos poderes para la conducción de la guerra". En otro expresaba: " Permítame V.E. retirarme. General en Jefe".

En Antofagasta, Santa María convocó una reunión con Sotomayor, Vergara, Alfonso y Errázuriz. Los tres últimos fueron del parecer de aceptar la renuncia de inmediato. Sotomayor, sin pretender imponer su punto de vista, pensó que aún se podría hacer algo. En su *Diario* anotó:

> "Soy el único que opina que se tenga una conferencia con el general; manifiesto el peligro que la renuncia tiene en este momento para la política y aún para la guerra, pues sin un gobierno sólido, no puede darse una dirección enérgica".

Al contestar Santa María en el mismo día la renuncia de Arteaga, se expresó como sigue:

> "No pudiendo apreciar debidamente los motivos que han inducido a US. a tomar una determinación de esta naturaleza, porque US. no los expone, me limito a significar a US. que deplorando la resolución irrevocable adoptada por US., trasmitiré al Gobierno la renuncia de US. como igualmente la del secretario de US. P.N. Donoso, y de los tenientes coroneles Gregorio y José Ramos Ossa".

En la sesión de Gabinete de ese mismo día, se dio lectura a los dos telegramas de Arteaga, acordándose aceptar la renuncia, que se comunicó a Santa María con el telegrama siguiente:

> "El general Arteaga ha hecho su renuncia y avisa que se embarcará mañana. Disponga US. que el mando del Ejército recaiga en el Jefe a quien corresponda, con arreglo a Ordenanza. *PINTO*".

En consecuencia, Santa María nombró General en Jefe del Ejército

de Operaciones del Norte, al general Erasmo Escala, y ordenó a Arteaga entregarle el mando, lo cual éste cumplió el 19, poco antes de embarcarse en el *Santa Rosa*. Este vapor trajo la noticia de la presencia el 18, a la altura de Mejillones, del GT-2 que, a su vez confirmaba la que en la noche del 18 llevara un mensajero de aquel puerto, lo cual fue informado por telegrama a Valparaíso el 19 en la mañana. Coincidentemente, el *Cochrane* y el *Matías Cousiño* arribaron a Antofagasta el 19, procedentes de Iquique. El blindado había perseguido durante casi 24 horas, sin éxito, a la *Pilcomayo*. Es interesante esta situación para Santa María: el 18 Arteaga renunció, y en la noche recibió la noticia de la presencia del GT-2 en Mejillones, y el 19 arribó el *Cochrane*, con su informe sobre la persecución fallida que acababa de terminar. Había pues, tres buques peruanos frente a la península de Mejillones. A partir del 19 Santa María tomó, al respecto, una serie de decisiones que se han visto en párrafo anterior. Obviamente, nada de esto era del conocimiento de Williams. En una carta de 19 de julio, que Sotomayor escribió a Varas, le mencionaba que el *Huáscar* "ya va siendo el terror de nuestra escuadra".

El 21 de julio, Santa María ordenó a Escala informar sobre los estudios hechos de todo orden, que le sirvan de elementos de juicio para corroborar o modificar el plan de operaciones adoptado por el Gobierno que, como se ha visto, se refería a Tarapacá. El 23, nombró como Jefe de Estado Mayor al coronel Emilio Sotomayor. El 26, nuevamente solicitó a Escala información de todo orden sobre el estado actual de la fuerza a su mando, y el 28 datos similares sobre la Guardia Nacional en el Norte. En una palabra quería toda la información que conllevase una Apreciación de la Situación.

El 23 de julio el ministro Urrutia, por coincidencia el día de la captura del *Rímac*, acusó recibo por oficio del telegrama de renuncia irrevocable de Arteaga, "que el Gobierno no ha podido hacer menos, expresa, que aceptarla", adjuntándole al mismo tiempo el decreto respectivo, en el que se le daban las gracias por los servicios prestados, oficio que Arteaga recibiría al llegar a Valparaíso el 22 de julio.

Es interesante la carta que desde Antofagasta, Santa María envió el 20 de julio a Antonio Varas sobre toda esta situación, en los términos que siguen y sobre los cuales huelgan comentarios, excepto que evidencian la falta de una Apreciación de la Situación:

> "Ayer (19) escribí a Pinto una carta de la que no conservo memoria alguna. La escribí de carrera, trasnochado y agitado y contrariado por cien sucesos desagradables. Aún no volvía del mareo de mar, cuando comenzó el recio mareo de tierra.

Como la vez primera, me sentí desfallecer cuando pisé esta tierra. No solo no se había dado un paso adelante, sino que habíamos dado algunos atrás. Era farsa cuanto se nos decía del pronto movimiento del Ejército.

Comience Ud. porque no hay ningún estudio sobre un plan de campaña, excepto el preparado por Vergara; pero faltan datos esenciales como son el conocimiento de la fuerza enemiga, su colocación, su fortificación, sus recursos, su armamento, etc. Agregue a esto que la provisión está tan enredada que no sé todavía por donde tomar el hilo. Tengo a Máximo Lira empeñado en averiguar y desmenuzar todo esto.

No sé quién arregle este caos. Solo sé hoy, por Lira, que hay 56 mil cabezas de cebollas que se están pudriendo o brotando; cebollas que pidió Arteaga para que llevase el soldado, cuando antes que cebollas debe llevar agua, municiones y abrigo. Las cebollas se venderán antes que se las roben o pudran. Están en la playa".

En cuanto a cuestiones de Orgánica y calidad de los jefes, se expresaba como sigue:

"No se ha hecho todavía la división del Ejército, ni arreglado el Estado Mayor; cosas ambas importantísimas para darle orden y regularidad a la campaña.

Hoy solo he tenido una conferencia con Escala, en la cual, hablándole con amistosa y cariñosa franqueza, le expuse cuanto creí conveniente a la organización y pronto movimiento del Ejército. Ni siquiera le he insinuado que él será en definitiva el General en Jefe. Me limité a tratarlo como a tal, pero dejando la soga recogida por si fuese necesario cambiar de decoración, según sus propósitos.

Le he encontrado fácil, accesible, llano, modesto, bien dispuesto y hasta humilde; pero a pesar de esto no es posible disimular su incapacidad para Jefe de un Ejército que demanda un gran corazón y una gran cabeza. ¡Cosa curiosa! Nuestros pequeños Ejércitos han tenido nuestras mejores cabezas y nuestro grande Ejército está mandado por la más pequeña cabeza.

Ha convenido en organizar el Estado Mayor y ha aceptado y preferido a Emilio Sotomayor a todos los otros jefes, incluso a Villagrán, que le fue propuesto por mí.

Ha aceptado también la formación de divisiones y el envío de fuerzas de caballería hacia el interior por Quillagua y otros puntos. A este respecto, hoy hemos dejado todo arreglado. Ha entregado a Rafael Sotomayor la organización de las provisiones, agregándome que esperaba fuese su compañero de campaña, porque sus consejos e indicaciones le serían muy útiles. En una palabra, Escala no se me ha presentado como un obstáculo, sino como facilidad, pero sin que se me pueda ocultar, a pesar de ello, que está muy abajo de la empresa que se le encomienda.

Vergara se ha hecho cargo de la Secretaría, y espero que él y Alfonso influirían al fin no poco en las acertadas determinaciones del general.

Se me ha dicho por algunos que los jefes no han recibido bien el nombramiento de Escala, a quien reputan en poquísima cosa y quien les fastidia con impertinencias de mal tono. Estos preferirían a Villagrán, pero sin dejar de reconocer que no vale mucho más que aquél y que no tiene su valor.

Confiesan en una palabra, que no hay general competente.

Es menester marchar con los hombres que hay, bien poca cosa para la magnitud de la obra. Yo querría que mi país se persuadiese de ello para que corrija sus impaciencias, puesto que debemos ser tanto más precavidos cuanto más ineptos sean los hombres llamados a desenlazar la guerra en el campo de batalla. Vamos a jugar una partida peligrosísima".

Según G. Bulnes, en los primeros días de agosto, a raíz de la agitación política y social agudizada por la captura del *Rímac*, Urrutia, Huneeus y Varas presentaron su renuncia irrevocable. El 4 de agosto Varas telegrafió a Santa María, integrante del Gabinete en su calidad de Ministro de Relaciones Exteriores, para que regresase a Santiago en vista de las renuncias que desembocarían en la crisis del Ministerio Varas. A Santa María se le encargó la organización del nuevo Gobierno como ya se ha visto.

El 4 de agosto el general Escala acusó recibo de una nota de Santa María de la misma fecha, comunicándole su próximo viaje a Santiago por razón de la renuncia del Ministerio Varas. Entre varias cosas Santa María le expresaba a Escala que:

"Ello lo privaba de un auxiliar inteligente y con el cual creía dar cima a la obra en que estamos empeñados. Ya que es preciso, tendré muy en cuenta los informes que den las personas comisionadas por US. para explorar el campo enemigo y, con arreglo a ellos y a las indicaciones que me hace US. en su citada nota, obraré en consonancia con los deseos del Gobierno".

En cuanto a la crisis en la Comandancia General de la Escuadra, ella se desenvolvió de manera algo diferente.

En primer lugar, era un hecho que la última oportunidad en que el almirante Williams tuvo conocimiento de algún suceso relacionado con el Ejército de Operaciones del Norte, con el resto de la escuadra y en la Capital, fue el 14 de julio, cuando decidió proceder a Iquique, adonde llegó el 16, para relevar al *Cochrane* y al *Matías Cousiño* en el bloqueo. Por supuesto, ignoraba los sucesos que se acaban de narrar, acaecidos en Antofagasta con el general Arteaga, la presencia y facultades de Santa María y Sotomayor, la persecución de la *Pilcomayo* por el *Cochrane* y la cadena de eventos que llevaron a la captura del *Rímac* por el GT-2 el 23 de julio. Todo lo que sabe es la noticia que comunicó la cañonera francesa *Hugon* el 20 de julio a su llegada a

Iquique, respecto a la presencia del GT-2 en la bahía de Mejillones el 18.

Según anota R. Fuenzalida, el Comandante General de Marina, E. Altamirano, por oficio del 26 de julio había hecho presente al Ministerio Varas sobre el bloqueo y estado de la escuadra, lo siguiente:

> "Comienzo a creer que es indispensable levantar el bloqueo de Iquique. Si la Compañía Inglesa insiste en no tocar en ese puerto, yo llevaría a Antofagasta el *Abtao* y *Covadonga* para proteger el puerto ayudados por los fuertes y dejando libres los blindados, *O'Higgins, Magallanes* y *Amazonas*, para correr toda la costa peruana y dar caza al *Huáscar*. Creo ya necesario entrar en esta nueva vida.
>
> Nuestros buques van andando cada día menos y es natural; jamás entran al dique. Antes de la guerra no entraban por economía y ahora es porque están ocupados.
>
> Respecto de los buques pequeños no hay dificultad y hoy le decía (escribía) a Williams que a mi juicio debía mandar la *Magallanes* cuando llegara la *O'Higgins*. Pero la limpia de los blindados es toda una gran cuestión de política, cuestión de Estado. Hay quienes creen que pueden entrar al dique sin inconveniente y hay quienes sostienen que es peligroso. Los dueños del dique que son los que más sufrirán en caso de un fracaso, son los más resueltos. El modo cómo ha llegado el *Cochrane* a Caldera asusta, y siguiendo a ese paso nuestros blindados van a hacer "pendant" (sic) a los monitores peruanos. Ocúpese de esta cuestión".

Por su parte, y sin tener conocimiento del oficio que se acaba de glosar, el almirante Williams desde Iquique ofició el 28 de julio al Ministro de Marina, Urrutia, exponiéndole sus razones para suspender el bloqueo de dicho puerto, pero sin haber tomado aún una decisión. Claro está que este oficio lo recibiría Urrutia semanas después. Las razones dadas se pueden resumir como sigue:

a. La fuerza con que bloqueaba Iquique confrontaba una situación difícil en razón de la incomunicación en que se encontraba con el resto de la República porque:
   1. Los vapores de la carrera habían suspendido sus escalas en Iquique;
   2. Faltaban transportes para subsanar esta deficiencia;
   3. Desde el 12 de julio no tenía noticias del Sur, y
   4. El *Colombia*, que recaló el 28 procedente de Valparaíso, no trajo noticias.
b. A esto se agregaba que la 2da. División basada en Antofagasta estaba diseminada al Sur hasta Valparaíso, sin tener noticia alguna "de la causa de tales movimientos" (se refería al *Cochrane*, *Chacabuco*, *Copiapó*, *Toltén*, *Itata*, *Lamar*, *Rímac*, *Paquete del Maule*).

c. Todo ello lo colocaba en situación de aislamiento, es decir: Sin noticias del Gobierno; ni del general en Jefe del Ejército del Norte; ni de los buques destacados; ni de los movimientos de los buques peruanos, "a los cuales pudiera hostilizar en ciertos casos, sabedor de su situación".

   Sobre ellas, cabría anotar una falta de iniciativa para superarla. Así, por ejemplo, ¿no se podía enviar noticias por mensajero desde Antofagasta a Tocopilla por tierra y luego por lancha a vapor, o bote a vela, a Iquique distante apenas 120 millas, y viceversa desde Iquique? Claro, no habría sido una alternativa para usarla a diario, pero dada su trascendencia bien pudo funcionar un par de veces entre el 14 y 28 de julio. Siguen las razones:

d. En esta situación, el bloqueo de Iquique era insostenible, pues:
   1. Faltaba el carbón, que se había agotado, sin poder reemplazarlo;
   2. El uso constante de máquinas y calderas, para mover los buques y evitar la aplicación de torpedos, que ya se habían lanzado en dos ocasiones;
   3. La preparación de nuevos torpedos, exigía más movimientos, más deterioro, y más servicios de la gente;
   4. No se podía inspeccionar las máquinas, ni cambiar piezas, y
   5. Desde el 3 de abril las plantas de ingeniería no habían dejado de funcionar, con el riesgo que ello implicaba.

      Según Le Dantec, esto constituía un "aislamiento logístico", pero conviene aclarar que no era como resultado del accionar de la escuadra peruana, sino por falta de iniciativa, o de claridad del objetivo. Más razones:

e. De mantener el bloqueo, era dudoso que la 2da. División pudiera recorrer la costa hasta Pisagua, su objeto (el bloqueo) era ineficaz, pues siempre podría el enemigo usar Pisagua, "sin poderlo evitar, por la imposibilidad de que la división bloqueadora pueda efectuar operación militar alguna. contra buques o transportes peruanos, obligada como está a no abandonar el bloqueo".

f. Que antes no hizo notar todos estos inconvenientes, pues estuvo convencido, según se lo asegurase el señor Isidoro Errázuriz, Secretario del Ministro de Relaciones Exteriores y en su nombre, que "muy luego se iba a movilizar el ejército". Por ese motivo había considerado que "el bloqueo se debía sostener a todo trance hasta que nuestro ejército se presentara en sus inmediaciones". Que vencido el plazo para ello e ignorando las causas de su impedimento o alteración, justamente por la incomunicación, creo, decía Williams, "llegado el momento de manifestar a US. la inefi-

cacia del bloqueo que sin infligir daño al enemigo, ocasiona graves peligros y perjuicios a nuestros buques".

Respecto a este último ítem, conviene aclarar que si el almirante Williams se quejaba el 28 de julio de la incomunicación desde el 14, simplemente no pudo tener contacto con I. Errázuriz en este lapso y, por lo tanto, era un tema que debió haberse tratado en ocasión de la primera estadía de Santa María en Antofagasta, o en otra conferencia antes del 14.

g. Que la incertidumbre o desconocimiento en que se encontraba con frecuencia sobre los movimientos de los buques de la escuadra en otras comisiones que él desconocía, en contra de sus órdenes, los exponía a serios peligros como por ejemplo:
   1. Haciendo salir sola de Antofagasta para Iquique a la cañonera *Magallanes*, en cuyo viaje "salvó milagrosamente" (sic) de ser capturada por las corbetas peruanas;
   2. El *Toltén* enviado al Departamento (Valparaíso), y
   3. La *Chacabuco* en dos comisiones

   Respecto a este punto hay una acotación importante que hacer. Williams manifestaba que en el combate de Chipana la *Magallanes* "salvó milagrosamente de ser capturada". Esta frase vertida por el almirante es muy significativa, pues desautoriza por primera vez todo el elogio hecho a Latorre por su evasión el 12 de abril.

h. El *Cochrane* tenía órdenes de proteger Antofagasta y vigilar las costas del Sur, "donde se suponía con fundamento que los buques peruanos irían a cruzar con el objeto de apresar nuestros transportes y hostilizar nuestros puertos", tal como lo expresara por oficio el 8 de julio al General en Jefe Arteaga, y al Comandante General de Marina por telegrama del 8.

   En párrafos anteriores se ha hecho notar que estas comunicaciones del 8 de julio fueron efectivamente cursadas.

i. Según informe del Comandante del *Cochrane* recibido "por el último vapor", estaba enterado que se "dirigió al Norte, con el propósito de cruzar frente a Tocopilla, por orden del señor Ministro de Relaciones Exteriores". Nuevamente se produjo otra contradicción. Si, como se ha visto, hasta el 28 de julio Williams se quejaba de incomunicación y que desde el 16 de julio que arribó a Iquique, los vapores de la carrera no entraron a este puerto excepto el *Colombia* que llegó el 28 directamente de Valparaíso pero sin noticias, carecía de lógica que hubiera recibido informe del comandante del *Cochrane* dando cuenta de la tarea ordenada por Santa María de llevar carbón a Tocopilla, y que cumplió el 21.

Cabe recordar que cuando Simpson recibió la orden citada, ya Santa María tenía conocimiento de la presencia del GT-2 el 18 a la altura de Mejillones. Sucedió, sin embargo, que como el blindado recién zarpó el 20, ya el GT-2 estaba en Chañaral.

j. Termina Williams manifestando al Ministro sus "temores acerca de los movimientos de los buques de la 2da. División, los cuales pueden redundar en beneficio de los planes del enemigo, que tengo la seguridad se dirigirán al Sur, persiguiendo los fines que dejo indicado".

Así, pues, lo que anota G. Bulnes de que Williams después de conferenciar con Arteaga telegrafió a Pinto sobre la suspensión del bloqueo, recibiendo una respuesta negativa, solo pudo suceder antes del 14 cuando Arteaga todavía era el Jefe del Ejército, y antes de que el almirante saliera para Iquique, cuando inició su aislamiento en comunicaciones. Conviene recordar que el 28 de junio, como se comentara en el párrafo 1, se realizó en Antofagasta una Junta de Guerra en la que participaron Santa María y Sotomayor, y pudo suceder que en esa oportunidad se estudiara lo referente a la suspensión del bloqueo.

Pero G. Bulnes continúa manifestando que Santa María también en julio planteó por telegrama al Gobierno en cierto momento, que "el bloqueo de Iquique ha llegado a ser ridículo", lo cual solo pudo suceder entre el 14 y 28 de julio, y por eso es que en la sesión de Gabinete del 29 de julio, se acordó contestarle: "No creemos conveniente levantar el bloqueo de Iquique".

Esta es otra contradicción, pues está demostrado que Williams en documento alguno había manifestado haber recibido una visita de Errázuriz en Iquique, entre el 16 de julio y el 2 de agosto, para conversar sobre la suspensión del bloqueo.

Un cable de Santa María al Presidente Pinto el 28 de julio, indicaba cuál era la apreciación del primero sobre Williams, y otros jefes de marina, haciéndose notar que aún no había recibido los informes del almirante de 28 de julio, aunque sobre el bombardeo nocturno podía estar enterado por noticias recibidas de Santiago. Decía:

> "¿Separo a Williams y Estado Mayor? Creo que Williams renuncia si le desapruebo el bombardeo nocturno de Iquique y le ordeno perseguir al *Huáscar* hasta batirlo. Simpson puede servir todavía, pero puede llegar también el caso de separarlo. Desconfío mucho. Está indolente, flojo. La escuadra está desmoralizada y tímida. Thompson puede mandar un blindado y Latorre el otro, si Simpson fuera separado".

Al día siguiente Varas hizo notar a Santa María los peligros de deshacerse de Williams cuando aún no se aplacaba el caso Arteaga.

"Esto se presta a que los politiqueros los exploten y US. no dude que hay buen número que aquí tendrán interés en explotarlo".

Sin embargo, en la sesión de Gabinete del 30 de julio se dio lectura a un telegrama de Santa María de esta fecha, que decía:

"La falta de contestación terminante (se refería al telegrama de Pinto del 29 de julio) me tiene embarazado. ¿Qué instrucciones doy a Williams? Se puede sostener el bloqueo sin perjuicio de suspenderlo por una expedición o para vigilar la costa. Williams supo que buques peruanos salieron el 17 (salieron de Arica y por lo tanto no podía saberlo) para el Sur pero no se dedicó a perseguirlos por mantener el bloqueo. Ya que los buques peruanos están en Arica con *Rímac*, y que *Cochrane* llega mañana, propongo salga de aquí con *Itata*, reunidos *Blanco* y *Magallanes*, se dirijan a Arica y batan allí los buques peruanos. El *Itata* llevará carbón. Si se triunfa se practicará a la vuelta el reconocimiento. Williams como Jefe debe combinar los medios. Si opone resistencia se verá si es fundada, pero el Gobierno habrá tratado todos los medios.

El acuerdo fue contestar como sigue: Aceptamos el plan, y si los que han de dirigir la operación, la consideran practicable, puede llevarse adelante. Todo esto supuesto de que no quedará un buque solo en Iquique. La ausencia no debe ser larga para impedir fortificaciones allí".

El 31 de julio, se recibió contraorden, comentó G. Bulnes. Temían por el *Glenelg*. El *Cochrane* debía ir a Valparaíso. Pero la realidad era que este blindado no podía ir en esta fecha a atacar buques peruanos en Arica, ni a Valparaíso, pues sus calderas estaban en mal estado, como se ha explicado.

Por otro lado, el 31 de julio, el Ministro de Marina, Urrutia, oficiaba al Comandante General de Marina sobre la actuación de Simpson en torno al asunto del *Rímac*, de acuerdo al siguiente resumen:

a. Que el 22 de julio se ordenó en Antofagasta que el *Cochrane* saliera en persecución del GT-2 avistado en Caldera, comisión que el comandante Simpson no pudo desempeñar por falta de carbón cuando estaba a 40 millas de ese puerto. Se pidió informe a Simpson, quien contestó:
   1. Que el 21, frente a Antofagasta, se le reunió el *Itata*, al mando de Lynch, con órdenes de Santa María de seguir al Sur para encontrar al *Rímac*.
   2. Que después los alcanzó el *Lamar* con el señor M. Lira, quien comunicó que los transportes habían regresado a Valparaíso, acordando con Lira seguir hasta Caldera, pues el GT-2 estaba en el Sur.
   3. Que el 23, frente a Taltal, el *Itata* interceptó a las 9 a.m. dos buques alemanes, uno de los cuales informó haber sido recono-

cido el 22 a las 8 a.m. por el *Huáscar*; y el otro también el 22 a 12.30 p.m., pero por la *Unión*; ambos dijeron que el GT-2 iba al Norte, pero para Simpson se dirigían al Sur.

4. Que Simpson acordó con Lynch seguir a Caldera para comunicarse con Antofagasta.
5. Que en la noche fallaron tres calderas; la velocidad se redujo a 4 m.p.h., aparte de haberse consumido todo el carbón apto, quedando solo polvillo de carbón, y como no alcanzara para llegar a Caldera, pidió remolque al *Itata*. Llegó a Caldera el 24 a las 4 p.m.
6. Que en las noches del 22 y del 23 el *Itata* como treta, navegó con todas las luces encendidas.
7. Que a las 3 a.m. del 24, el ingeniero informó que se podía seguir sin remolque, habiendo llegado a Caldera con solo 5 toneladas de carbón.

b. Como este informe de Simpson no convenciera al Ministro de Marina, envió el 26 de julio un oficio al Comandante General de Marina, cuyo contenido se resume como sigue:
   1. Acusó recibo de su telegrama del 25 en que transcribe las razones de Simpson por haber llegado sin carbón a Caldera, teniendo que ser remolcado por el *Itata*.
   2. Está claro que cuando el *Cochrane* zarpó (sic) de Antofagasta, a su regreso de Tocopilla, tenía a bordo 80 toneladas de carbón, que solo podían consumirse en parte, pues el que estaba en el fondo era solo polvo. Esto y la suciedad de las calderas, motivaron su entrada a Caldera remolcado por el *Itata*, "impidiéndole perseguir a las naves peruanas que se sabía hacían rumbo norte".
   3. La explicación no dejó satisfecho al Ministro, pues Simpson conocía todas las circunstancias adversas y debió tenerlas en cuenta antes de cumplir la comisión que se le confió en Antofagasta.
   4. El comandante Simpson fue el responsable, pues "debió estar al corriente de todo, más aún en tiempo de guerra y vigilar asiduamente a sus subordinados".

c. El Ministro demandaba al Comandante General de Marina excitar el celo de Simpson para evitar fracasar en las comisiones y "especialmente para alejar la posibilidad de ser acometido por fuerzas enemigas, sin contar con los elementos indispensables de resistencia".

En este punto cabe otra aclaración. En efecto, se afirma que a su regreso de Tocopilla el *Cochrane* zarpó de Antofagasta. A estar por

los partes, a su regreso de Tocopilla después de descargar el carbón, se encontró en alta mar con el *Itata*, y prosiguieron al Sur.

En nueva nota del 31 del julio, y siempre desde Iquique, el almirante Williams transcribió al Ministro de Marina, B. Urrutia, el oficio que en la misma fecha pasó al Ministro de Relaciones Exteriores y Delegado del Gobierno en Antofagasta, Santa María, exponiendo su mal estado de salud y su presencia inorgánica en la 1ra. División, solicitando ser desembarcado para viajar a Valparaíso. A Urrutia le pedía recabar la aprobación del Presidente Pinto. Cabe anotar que esto era el 31 de julio, y hasta ese momento ignoraba lo sucedido en Antofagasta, en Santiago y la captura del *Rímac*.

Lo curioso es, que el 1° de agosto, cuando Williams estaba incomunicado postalmente, el Ministro Varas le pidió que acudiera de inmediato a Antofagasta, "con todos los buques", según ya lo había indicado. Sin embargo, después se le reprochó haber levantado el bloqueo sin consulta. Pero ese telegrama debe haberlo conocido Williams el 4 de agosto al llegar a Antofagasta, y es así como junto con cumplir la orden de Varas, presentaba su renuncia y la de su Estado Mayor. Al día siguiente, recibió el telegrama siguiente:

> "En la primera oportunidad se vendrá US a Santiago para dar explicaciones de sus actos en especial de la suspensión del bloqueo de Iquique".

Frustrado, Williams zarpó de Iquique el 2 de agosto para Antofagasta con los buques a su mando, adonde arribó el 4, levantando el bloqueo por propia decisión. Estando en la mar, frente a Tocopilla, ofició al Ministro de Marina con fecha 3 exponiendo sus motivos para ello, de los que se hace el resumen siguiente:

a. La *Abtao* había experimentado una avería en la máquina que no le permitía moverse, pues no había cómo repararla;
b. Por esta razón suspendió el bloqueo de Iquique y se dirigió al Sur con todos los buques; el *Límari* remolcando a la *Abtao*, y es probable que siguiera hasta Valparaíso, para ser reparado, así como las máquinas de los demás buques;
c. Hechas las reparaciones, se podría continuar la campaña "la cual confío sea más eficaz que hasta ahora, pues ya no habrá que atender el bloqueo que embarazaba los movimientos de una y a veces de ambas divisiones".
d. La 2da. División quedaría en Antofagasta, mientras ésta (la 1ra.), terminadas las reparaciones podía utilizarse para "defender los transportes que deberán emplearse en la movilización del ejército u otros fines que pudieran sobrevenir en el curso de los acontecimientos".

e. Hacía presente al Ministro de Marina "que habiendo cesado el bloqueo de Iquique, convenía suspender desde luego todo envío de transportes a este puerto".

Conviene recordar que estos oficios no llegaron a su destino de un día para otro, y que en esta oportunidad llegaron a Antofagasta el 4 de agosto, junto con el promotor. Urrutia recibiría el suyo días después. Eso sí, Santa María informó a Pinto por telégrafo el mismo día de la llegada de la escuadra con el almirante Williams, en estos términos:

> "Está la escuadra en el puerto. Williams ha suspendido el bloqueo Iquique. Dice que los buques necesitan reparaciones. He prevenido que se hagan aquí las que sean posibles. Pide también su separación por el mal estado de su salud. Le he contestado esperaré resolución del Gobierno. La que se tome comuníquela US. al General en Jefe. Voy a embarcarme".

La noticia contrarió al Consejo de Ministros. El 5 de agosto, Prado comunicó por telégrafo a La Puerta el levantamiento del bloqueo, por noticia originada en Iquique.

Según Le Dantec, la razón principal del levantamiento del bloqueo, que calificó de "aislamiento logístico", se debió a:

1. Estar 19 días sin noticias;
2. Falta de carbón luego que se le terminase al transporte *Límari*;
3. Avería en la máquina de la *Abtao* y
4. Escasez de víveres.

El 4, ya en Antofagasta, Williams envió otro oficio al Ministro de Marina, para conocimiento del Gobierno, en que transcribió uno de la misma fecha dirigido a Santa María, exponiéndole sus razones para suspender el bloqueo, las cuales se resumen así:

a. Informa de la llegada de la 1ra. división a Antofagasta bajo su mando "después de haber sido compelido a abandonar el bloqueo de Iquique que, como tuve el honor de manifestar a US. en mi nota del 28 de julio, se hacía ya insostenible por las causas que en ella expresaba a US."
b. Que ante la inutilización de la máquina de la *Abtao* dispuso que el *Límari* la remolcase hasta Antofagasta.
c. Que los comandantes del *Blanco* y de la *Magallanes* le habían manifestado que necesitaban urgentemente de algunos días de descanso para proceder, en especial la *Magallanes*, a las reparaciones en máquinas "cuyo trabajo no puede practicarse sin peligro mientras dure la comisión que hoy desempeña".
d. Que con esos elementos no se podía mantener el bloqueo, "sin exponer a los buques de esta división a los peligros consiguientes

a la situación en que se encuentran, obligados a un continuo movimiento para evitar la aplicación de torpedos que, en buen número y de sistemas perfeccionados posee el enemigo, los cuales, aunque con mal éxito, ha empleado ya en dos ocasiones, como lo manifesté a US. en mi citada comunicación; así es que, a pesar de mis instrucciones, he preferido suspender el bloqueo antes que tener que deplorar la destrucción de alguno de estos buques, muy particularmente la *Abtao*, incapaz de movilidad, con motivo de la descompostura de su máquina".

e. Además de todo lo expuesto, Williams ofreció las justificaciones siguientes sobre las acciones adoptadas:
   1. Completa incomunicación durante 17 días con el resto de la República, sin poderse comunicar con Santa María, el Gobierno y el Comandante General de Marina, que además de las graves consecuencias, le "impedían hacer notar las urgentes necesidades de los buques, y por consiguiente, que fueran oportunamente atendidas, como ha sucedido en efecto; y sin que se recibiera noticia alguna a pesar de haber comunicado con tres vapores de la carrera, todos procedentes del Sur".
   2. Falta de combustible, sin tener cómo reponerlo, pues el 2 de agosto al salir de Iquique, "apenas se tenía a bordo la dotación incompleta y el del transporte *Límari*, destinado al servicio de la escuadra, se había agotado".
   3. La escasez de víveres, sin tener cómo reponerlos: la *Abtao* para cinco días, la *Magallanes* para ocho y el *Blanco* para quince.
   4. Aparte de todo lo anterior, le dio cuenta en reserva de otros de menor importancia. Esperaba que la medida fuera de su aprobación, fundada "como está, en la imposibilidad de continuar el bloqueo, sin comprometer la seguridad de los buques, de los que, en gran parte, depende hoy el buen éxito de la presente guerra".

Nuevamente se observan en este oficio algunas contradicciones, como haberse comunicado con tres vapores procedentes del Sur, ¡habiendo informado el 28 que el único que llegó fue el *Colombia* el 20!

El diario *El Independiente* del 5 de agosto, comentaba sobre la suspensión del bloqueo:

> "Al fin, lo que debió haberse hecho mucho tiempo se acaba de resolver: la suspensión del bloqueo de Iquique. La escuadra chilena había llegado ayer (4) a Antofagasta. Nuestro Gobierno cometió el error de no consagrarse con todas sus fuerzas a la persecución de los buques peruanos, que era la primera campaña, y hoy tiene que volver sobre sus pasos".

Conviene recordar, por otro lado, que el bloqueo de Iquique fue establecido el 5 de abril por decisión del almirante J. Williams Rebolledo y que R. Sotomayor por entonces Asesor, tuvo que aceptar. El objeto principal informaba Williams, en esa época al Comandante General de Marina, era "provocar a la escuadra peruana para presentar combate", y que si ello no se conseguía, "emplearía otros (medios) más eficaces hasta lograr el objetivo que persigo". Los meses pasaron y Williams no logró su objetivo.

Por otro lado, su decisión de suspender el bloqueo, cuyo anuncio demoraba varios días por correo, fue comunicada por el telégrafo, pues no resulta lógico que al día siguiente 5 de agosto, el Ministro Urrutia desde Santiago, le ordenase a Williams viajar a esa Capital para explicar especialmente la suspensión del bloqueo, como antes se ha referido, debiendo asumir en su ausencia el mando de la división, el jefe presente en Antofagasta que le correspondiera, en este caso el capitán de navío Juan Esteban López, comandante del *Blanco*.

Por otro lado, el 5 de agosto, desde Valparaíso, el Ministro B. Urrutia telegrafió al general Escala:

> "Reúna US. los comandantes de los buques de la escuadra y conferencie sobre los inconvenientes que ofrezca el mantenimiento del bloqueo de Iquique y si no sería preferible hacerlo en la parte que pueda vigilarse en la respectiva costa. Dé cuenta del resultado".

La Junta de comandantes se reunió, en efecto, el 6 en Antofagasta, bajo la presidencia del general Escala, a la cual asistieron el capitán de navío graduado Patricio Lynch, comandante en Jefe de los transportes al servicio del Estado y del *Itata*; capitán de navío graduado Juan E. López, comandante del *Blanco*; capitán de fragata Juan José Latorre, comandante de la *Magallanes*, y el capitán de fragata graduado Aureliano Sánchez, comandante de la *Abtao*. El Acta de lo tratado en la reunión reza como sigue:

> "Leido el parte telegráfico que motivaba la presente conferencia, el señor General en Jefe, pidió a cada uno de los nombrados Comandantes que expresaran su opinión sobre los dos puntos siguientes:
>
> Primero: dado el estado de nuestra escuadra, ¿debe continuarse el bloqueo del puerto de Iquique?
>
> Segundo: Levantado el bloqueo, ¿puede vigilarse la costa enemiga cruzando con nuestros buques?
>
> Después de una detenida deliberación sostenida con muchas razones por cada uno de los jefes interrogados, convinieron unánimemente en que no se podía sostener el bloqueo de Iquique por el estado en que se encuentra nuestra Armada, y porque continuándolo podían nuestras armas experimentar graves daños.

Sobre el segundo punto acordaron, también por unanimidad, que por el momento no convenía dedicar los buques a cruzar, sino que era preferible que se ejecutasen desde luego las urgentes refacciones que necesitan, para que una vez terminadas las más indispensables, estuvieran en estado de emprender cualquier operación que se juzgase conveniente.

Después de leídas las anteriores conclusiones y encontradas conformes con lo que se había expuesto, se levantó la conferencia, debiendo el señor General en Jefe firmar la presente Acta para constancia. Fdo. *ERASMO ESCALA – SECRETARIO. JOSÉ FRANCISCO VERGARA*".

Cabría preguntarse, ¿por qué Williams que todavía se encontraba en Antofagasta no presidió ni estuvo presente en esta reunión? Es un hecho, sin embargo, como se ve, que todos opinaron igual que lo hicieran cuando Williams les preguntara sobre lo mismo.

El 11 de agosto, Williams contestando una nota de la misma fecha del general Escala sobre reparaciones en los buques de la escuadra le manifiesta lo siguiente:

"Que apenas llegado de Iquique (el 4 de agosto) recomendó verbalmente a los comandantes de los buques, dispusieran que en los suyos respectivos se hicieran las reparaciones que necesitaban sus máquinas".

Continúa manifestando, que cuando regresó a Antofagasta, luego de perseguir con el *Blanco* y el *Itata* al *Huáscar* el 7 en las proximidades de Taltal, y no satisfecho con su anterior orden verbal, había promulgado la siguiente orden del día:

"Los comandantes de los buques de la escuadra surtos en la rada (de Antofagasta), aprovecharán la presente estadía para hacer las reparaciones que exijan las máquinas de sus buques respectivos, a fin de que queden listos para cualquier incidente".

El desconcierto indudablemente campeaba en el Gobierno respecto a la organización de la fuerza naval. Así, el 11 de agosto Varas escribe a Sotomayor, sobre este tema:

"En orden a la escuadra, nos hemos ocupado en organizar dos divisiones que deben formarla, destinando la primera a perseguir con tenacidad los buques enemigos, la otra a prestar su apoyo a los movimientos del Ejército. Esta quedará sujeta al Jefe del Ejército, y aquella, para llenar la comisión que se le encargue, obrará con independencia. La primera división la formarán cuatro buques de más andar que tenemos, al mando de los jefes que más muestra de actividad y de valor como Latorre, Thompson, Montt".

Obviamente, dividir la escuadra y poner una de estas divisiones bajo la jurisdicción del Ejército, era una afrenta demasiado grave para el almirante todavía presente en Antofagasta. Sin embargo, el 13 de agosto, el Presidente Pinto desde Valparaíso, telegrafió a Sotomayor en Antofagasta:

"La escuadra se dividirá en la forma indicada en otro telegrama, pero esto no podrá hacerse hasta dentro de algunos días. Encontramos débil la fuerza para la empresa indicada en su programa de hoy".

No se ha encontrado "el otro telegrama" ni el "programa".

El nuevo Ministerio Santa María, sin embargo, consideró que no era conveniente privar a la escuadra de la unidad de mando, y después del 20 de agosto nombró como su Comandante en Jefe al capitán de navío Galvarino Riveros.

El Mercurio comentó que después de aceptarse la renuncia de Williams, el Gobierno telegrafió a R. Sotomayor para que reuniera en consejo a los comandantes de los buques y les consultase qué era preferible, si continuar el bloqueo de Iquique o salir a encontrar a la flota peruana. La respuesta apareció en el *Diario* de Sotomayor, como sigue:

"No puede sostenerse bloqueo de Iquique; no puede hacerse cruceros porque los buques necesitan reparaciones urgentes. *Blanco* tendrá que enfriar sus calderas y recorrerlas".

Era un problema vital y prioritario para el nuevo Gabinete. En el de Varas, apenas se había logrado cambiar las calderas a la *O'Higgins*, que estaba en el dique, y esperando turno la *Chacabuco*. También se había artillado los transportes *Itata*, *Copiapó* y *Amazonas*. Pero hacer ingresar los blindados al dique era otro cantar. Sotomayor en el Norte se ocupaba del Ejército. Gandarillas en Valparaíso luego de inaugurado el Ministerio Santa María, se consagraba a la reparación de las naves. Junto a él el nuevo Intendente del Ejército, Dávila Larraín. Agosto y setiembre fueron meses de intenso trabajo de alistamiento del material. Comparativamente, la escuadra chilena estaba pasando por lo mismo que la peruana antes del 16 de mayo, lo cual lleva a la conclusión de que en ambas escuadras los métodos para mantener alistamiento de material y logístico por largo tiempo, eran defectuosos.

En *El Peruano* del 8 de agosto, se daba cuenta del levantamiento del bloqueo mediante la publicación del telegrama de Prado que decía como sigue: "Prado a Presidente. Agosto 4.- La escuadra chilena en Antofagasta".

En la sección Actualidad de *El Peruano* del 5 de agosto, se comentaba sobre el levantamiento del bloqueo de Iquique cuya vigencia solo dañó a los intereses extranjeros:

"Pero ahora, continuaba, las naves tendrán libre acceso e impulsarán el tráfico comercial y a la exportación del salitre que estaba paralizada. La poderosa escuadra chilena que bien dirigida, decía, habría impedido el transporte de tropas, armas y víveres al centro de las operaciones bélicas, ha estado ella misma inmovilizada en Iquique. El bloqueo ha sido nuestra salvación".

Sin embargo, el articulista no menciona el efecto negativo en la generación de divisas para financiar los gastos de la guerra, visto que el país no tenía ahorro interno.

La nota de Williams a Escala del 11 de agosto, fue su última disposición, pues el 12 de agosto el almirante Juan Williams Rebolledo emitió una Orden del Día de despedida de la escuadra, dirigida a los jefes, oficiales y demás personal, dando a conocer que en ese día viajaba a Valparaíso y que por razones de salud y "otras consideraciones" se veía obligado a dejar el mando de la escuadra, a pesar de los momentos difíciles de la patria, pero que se llevaba un grato recuerdo de su comando y del espíritu de orden, disciplina y constante abnegación. El mismo día se embarcó para Valparaíso en el vapor de la carrera, arribando el 16, acompañado del Mayor de Órdenes de la Escuadra S. Salamanca, de los ayudantes A. Walker Martínez y N. García. Según una noticia, al llegar a Valparaíso ninguna autoridad lo recibió. Al día siguiente, se presentó al Presidente Pinto, con quien sostuvo una entrevista cordial, según relata R. Fuenzalida, aunque Pinto resaltó el desacuerdo del almirante con R. Sotomayor. Insistiendo Williams en su mal estado de salud, se le aceptó su renuncia, nombrándosele a la Junta Consultiva de Marina.

Tanto R. Fuenzalida como G. Bulnes comentaron sobre la conducción de la guerra en ambos países, y al respecto elogiaron la maniobra estratégica de Prado para proteger la expedición de la *Unión* al Estrecho, para lo cual decidió el viaje del *Manco Cápac* a Arica y la salida del *Huáscar* y el *Rímac* en otra expedición al Sur. Al respecto, está plenamente establecido por las cartas de Prado a La Puerta, que el viaje del *Manco Cápac* lo planteó desde el 16 y 17 de julio, y que su salida urgente la reclamó en carta del 30 para sacar ventaja del mal estado material de *Cochrane*, del cual se enteró el 29 por noticia del vapor del Sur llegado en esa fecha procedente de Caldera: el blindado llegó a ese puerto remolcado por el *Itata* y solo andaba 3 m.p.h. por mal estado de sus calderas, ignorándose si iría a Santiago o regresaría a Antofagasta. El viaje del monitor se realizó del 2 al 7 de agosto y la demora en partir se debió a cuestiones del transporte remolcador y de su escolta, lo cual se ha tratado en párrafo anterior. De todas maneras, es interesante observar que Prado, en ninguna de sus cartas después de la captura del *Rímac*, se refirió al viaje de la *Unión* al Estrecho, pero sí a la correspondencia encontrada en aquel buque, "algunas muy importantes". Fuenzalida manifestó que Prado tenía la ventaja de estar en el TOMA, sin influencia política y parlamentaria.

"Gobernaba un país, dice, que había suspendido su régimen legal y no estaba obligado a someter sus medidas a deliberaciones de nadie, ni necesitaba ningún asesor. En toda esta guerra marítima Prado se entendió directamente con el Comandante Grau y del resultado de sus conversaciones nacían los planes que se ejecutaban de inmediato".

Cabe aclarar que Prado se encontraba en el Sur al mando de las Fuerzas Armadas del Perú previa autorización del Congreso de acuerdo a la Constitución de 1866, y del ejército aliado de acuerdo al Protocolo suscrito con Bolivia. Además, por lo menos en 1879, el Vicepresidente La Puerta y el Ministro Mendiburu y demás ministros de Estado dieron cuenta al Congreso mediante sus Memorias y el Congreso a su vez debatió muchas iniciativas del Ejecutivo y del Legislativo para la conducción de la guerra. Por otro lado, el Secretario de la Dirección Suprema de la Guerra, informaba al Ministro de Guerra y Marina de muchos de los acontecimientos, a la vez que planteaba no solo los requerimientos logísticos, sino también operaciones futuras que eran estudiadas en Lima. Las cartas de Prado a La Puerta, fueron otro medio con que se mantuvo el enlace entre la Dirección Suprema de la Guerra y el Ejecutivo. Si bien todo ello no era perfecto, respondía a la situación.

La situación de Pinto, comenta R. Fuenzalida, era muy distinta así:

"En Chile existía un régimen legalista y todo cuanto se pretendía hacer debía ser sometido a la apreciación de un Congreso que ignoraba por completo el arte de la guerra y las que tardaban enormemente en llegar al Teatro de Operaciones. Cualquier objeción del Almirante, que era un profesional, exigía una nueva pérdida de tiempo. De ahí el nombramiento de Rafael Sotomayor, primero como asesor del Gobierno, embarcado en la Escuadra y después a partir del 20 de agosto como Ministro en Campaña, con poderes presidenciales, pero alejado del país y centro, asimismo, de las relaciones internacionales de la nación".

Fuenzalida parece que olvida ciertos aspectos de la capacidad de decisión tanto de Williams y de Sotomayor en los primeros meses, así como después la delegación de atribuciones en Santa María y en Sotomayor, quienes en muchas decisiones no tuvieron que pedir autorización del Gobierno ni del Congreso, como se ha visto.

Fuenzalida se refiere al estado general del material a flote y expresa:

"Al renunciar el Ministro Varas (Ministro del Interior) dejó a su sucesor Santa María, un grave problema: reparación de la escuadra en particular los blindados. En Santiago se ignoraba su verdadera situación "porque siempre estuvieron en Iquique bajo el mando directo de J. Williams R. Las continuas persecuciones del *Huáscar* hacían sospechar un mal estado. Solo se explica que Grau aprovechase que las máquinas tenían cinco meses en operaciones más fondos sucios".

Las reparaciones de los buques de la escuadra chilena se extendieron más o menos desde julio hasta fines de setiembre, aunque fue durante agosto y setiembre que se vio obligada a reducir sus actividades para cumplir con un programa de reparaciones.

Con excepción de los blindados y de la *Abtao*, todos entraron a los diques flotantes de Valparaíso para la limpieza de sus fondos. A la *O'Higgins*, *Chacabuco* y *Magallanes* se les cambió una caldera a cada uno en Valparaíso, practicándoseles además los respectivos recorridos de las máquinas principales y auxiliares. Un decreto dispuso el desarme de la *Abtao*, para dejarla solo como transporte. La reparación se efectuó en Caldera, que reforzó su fortificación con los cañones de la *Abtao*, excepto uno que se instaló en el transporte *Loa*. A los transportes *Límari, Itata, Copiapó* y *Loa*, se les montó cuatro cañones. En la primera quincena de agosto, la *Covadonga* quedó operativa; el 22 del mismo mes, la *O'Higgins* también quedó operativa alcanzando en sus pruebas de mar un andar de 11 1/4 m.p.h.

El *Cochrane* llegó a Valparaíso el 26 de agosto. Los tubos de las calderas fueron limpiados, reparados o cambiados. Su máquina principal y auxiliares fueron recorridas. Es interesante anotar que se le instalaron ametralladoras y luces eléctricas con el fin de mejorar su defensa antitorpedo. La adquisición de estos elementos en Europa fue decidida en la sesión de Gabinete del 25 de julio. La carena de su obra viva se practicó mediante buzos. A mediados de setiembre realizó sus pruebas de mar, alcanzando un andar de 12 m.p.h.

El *Blanco* se estacionó en Mejillones durante la última semana de setiembre, y se le practicó la limpieza de su obra viva, también mediante buzos llevados de Valparaíso. Su máquina principal, calderas, auxiliares y condensador, fueron atendidas por la Maestranza de la Cía. de Salitres de Antofagasta. Para darle protección se estacionaron a la entrada de la bahía el *Cochrane* y la *Covadonga*, además de fortificar los accesos al puerto. Su reparación terminó el 30 de setiembre, y en la prueba de mar solo alcanzó un andar de 9 m.p.h., pues sus calderas siguieron defectuosas. Obviamente, en una semana no se le podía atender con el mismo esmero que se aplicó durante un mes al *Cochrane* en Valparaíso, con mejor capacidad de reparación y de abastecimientos logísticos.

A fines de setiembre solo estaban inoperativos la *Chacabuco* y *Magallanes*.

Sin embargo, la escuadra chilena no quedó estática en Antofagasta. El 15 de agosto Prado comunicó a La Puerta, por telegrama, la presencia del *Blanco*, *Magallanes*, y un transporte en Iquique. Y en carta al

general Buendía le informaba que el 16 esos buques habían estado en el morro de Sama e Ite, saliendo en la tarde con rumbo al Norte, y amaneciendo el 17 en Pacocha, de donde después de haber permanecido toda la mañana zarparon a mediodía con dirección al Sur, según se lo había comunicado por telégrafo el Prefecto de Moquegua. La red telegráfica peruana también funcionaba. *El Mercurio* consignaba que el *Blanco* e *Itata* salieron de Antofagasta el 5 de setiembre para el Norte. Reconocieron la costa con fines de ubicar el mejor lugar de desembarco. El 9 de setiembre estaban entre Arica y Pisagua, y el 10 tuvieron un encuentro con la *Pilcomayo* a una distancia de 10 kilómetros. La cañonera disparó 10 tiros; el *Itata* 5.

Las operaciones de la escuadra chilena se vieron exigidas además por la protección, a partir del Estrecho de Magallanes, a los buques mercantes fletados, que debían conducir desde Europa las armas y pertrechos de guerra de todo orden, esperados con ansiedad para dar inicio a las operaciones terrestres en Tarapacá.

El primer transporte fue realizado por el vapor *Zeta*, que zarpó de los Estados Unidos de América en los primeros días de mayo. En ese mes, la escuadra peruana no estaba apta para dirigirse al Estrecho de Magallanes a interdecir ese viaje, hubiera tenido o no noticias del mismo. Condujo 688 carabinas Winchester, 360 sables y 2,000 rifles Snider. El segundo envío se realizó en el *Glenelg*, esto es, el buque del cual se tuvo información por la correspondencia capturada en el *Rímac*, y que motivara el envío de la *Unión*, conforme se ha narrado en párrafo anterior. El *Glenelg* zarpó de Clyde, Inglaterra, después de arduas gestiones de Blest Gana que el Perú trabó al máximo, el 25 de junio, estimándose su llegada a Valparaíso en 48 días. El 5 de julio se recibió en Valparaíso el cable de Blest Gana informando de su salida. El 22 de julio la Comandancia General de Marina destacó al *Loa* a Punta Arenas, cumpliéndose también con la reunión en ese puerto y el viaje, tal como se ha reseñado. Además, conocedor el Gobierno del viaje de la corbeta peruana, destacó al *Cochrane*, la *Covadonga* y el *Amazonas* para darle protección a partir del golfo de Arauco. El blindado no pudo zarpar a la tarea por mal estado de sus calderas, pero los otros dos salieron de Valparaíso el 10 de agosto, y recalaron en Lota, adonde llegaron el 12 el *Loa* y el *Glenelg*. El 18 llegaron a Valparaíso en donde inició su descarga. Al 27 todavía no había terminado de descargar. El vapor traía un cargamento importante consistente en:

> "500 toneladas de material para telégrafos, muelles y 2 baterías Krupp de 7.5 pulgadas; 8,000 obuses; 10,000 estopines; 8,000 cargas de pólvora; 1,000 kilos de pólvora especial; 50 arneses de artillería; 50,000 tiros de

Armada del Perú.

"Huascar"

ESTADO GENERAL

En que se encuentra el expresado al mando de su Comandante Capitan de Navío D. Miguel Grau. en el mes de la fecha.

Oficiales de guerra.

Jefes: Mayor

Inmediato Capitan de Puerto de 2ª Clase D. Manuel M. Rodriguez

Oficiales de Guerra

2 Segundo Capitan de Corbeta — D. Elias Aguirre
Teniente 1º — Diego Ferré
Id. 1º grado — Diego Garezon
Id. 1º grado — José M. Rodriguez
Id. 2º — Cirilo de los Heros
Id. 2º — Enrique Palacios
Id. 2º grado — Ignacio Sanchez Lagos
Id. 2º grado — Augusto Leon Pinillos
Alferez de fragata — Ricardo Herrera
Ayudante de la Inspectoria — Alejandro Dunlop
Id. de la Comandancia General — Manuel Castillo

Guardias Marinas.

D. Cirilo B. Fajardo
" Benito C. Blanco
" Daniel J. Rivera
" Luis E. Dominguez
" Manuel Elias J.
" Gerardo Villavicencio
" Manuel Villar
" Domingo Vallenas

Oficiales mayores y maquinistas.

Contramaestre Mayor
Id. de 1ª Clase
Condestable
Practicante de medicina
Sobre maggiorimbá
2º id.
2º id.
3º id.
3º id.
3º id.
4º id.
4º id.
Ayudante de máquina
Calderero.

D. M. Santiago Tavara
" Felipe M. Retalde
D. Ignacio Alfaro
" José J. Canales
" Samuel Mak Mahon
" Tomas W. Rogers
" Juan Romero
" Emilio Bogliolo
" Richard Simpson
" William Griffiths
" Henry Leslie
" Arnoldo Medina
" Arquitalo M.ª Collazos
" Augusto Mathews
" Eduardo Glasby

Armamento.

Cañones de 300 lbs (10 pulgs.) 2.
Id. de 40 - (9 ½ -) 2.
Id. de 32 - (8 -) 1.
Rifles Remington 60.
Ballestas de id 60.
Revolvers Lafaucheux 23.
Id. Galand 15.
Sables de abordaje 32.
Id. fino d' Galand 100.
Chuzos 18.
Cajas p.ª fusiles 57.
Cargas blancas separadas 27 lbs 12.
Id. id. cerradas 18 lbs 20.
Fusiles con bayoneta lbs 2417.
Lanzas de rengalon 68.
Cabillas de espoletas 56.

Municiones y artificios.

Bombas de acero p.ª los cañones de 300 lbs 180
Id. de hierro comunes y segmento 181
Id. de id. de 40 lbs 81
Carros de metralla 42
Bombas de 8 lbs 55.
Cartuchos para Remington 1350.
Id. para Revolvers Lafaucheux 2000
Id. fino d' Galand 1000
Estopines de friccion 950
Cartuchos de guerra 192.
Id. de ensayo 100.
Id. de bombas 200
Lanzadas de 1845 lbs 101.
Id. de 35 " 24
Id. de 6 " 40
Id. de 4 " 9
Cargas de 300 lbs de 8 lbs 70

Trasporte.

Jefes	Oficiales	Tropa	Pasageros	Total

Clases	Comandantes	Capitanes	Contadores	Mayores	Capellanes	Cirujanos	Pilotos	Pilotines	Maquinistas	Sobrestantes	Condestables	Cabos de fanales	Cabos de luces	Contramaestres	Depositarios de policía Mayores	Depositarios de policía Segundos	Maquinistas	Artesanos de primera	Artesanos ordinarios	Marineros	Grumetes	Pajes	Soldados de Infantería	Cabos de Artillería	Cabos de Infantería	Músicos	Guardias Clases	Guardias Soldados	Total
Dotacion actual	1.	—	—	—	1.	1.	1.	—	1.	—	—	2.	—	—	—	1.	1.	1.	40.	6.	46.	15.	—	1.	6.	17.	12.	—	11.	18.	194
Id. del reglamento	1.	—	1.	—	2.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22.	—	21.	—	—	—	2.	5.	3.	—	5.	4.	73
Faltan al reglamento	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.	1.	1.	1.	—	—	—	1.	—	—	—	1.	—	—	—	—	—	—	—	—	5.
Hospital	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.	—	2.	—	—	1.	1.	—	1.	—	—	1	6.

Dimensiones y calado.

Eslora entre la roda y los fanales	pies	207
Manga		35.
Puntal		21.
Fondo limpio		180
Calado á proa		15.
Id. á popa		18.
Arqueo	p	
Peso del casco, blindages y blindaje bastardo		1050.
Id. de la arboladura		40
Id. máquina y pieza de respeto		280.
Peso total sin carbon, víveres, municiones y		1910.

Casco, blindages y cubierta.

Casco de fierro de ¾ pulgs en todo fondo y costados blindados con 6 ½ pulgs desde el centro á 3 ft. á la extremidad. Blindaje de fierro de 5" pulgs construido en Birkenhead por Laird Bros en 1865. Cubierta de fierro de 5 ½ pulgs, puente de fierro de ¼ pulgs de espesor. Obra muerta de proa con 3 pulgs de blindaje. Obra muerta de popa con 5 ½ pulgs de blindaje. Cubierta de fierro con 1 pulg. Timon de fierro con 18 pulgs de espesor, gobernando con 2 cadenas. Anclotes de 1 ½ pulgs (Brazolas) 105

Máquinas, principal y accesorias.

Máquina principal y accesorias construidas en Birkenhead por Laird Bros en 1865. Consta de hélice de 2 aspas. Poder nominal de 300 caballos de fuerza tiene 4 calderas tubulares y 16 hornillos. En el Arsenal hay depositada una hélice de fierro de 4 aspas construida en Inglaterra.

Járcia y arboladura.

Aparejo de trinquete con palo redondo de 20 pulgs de mayor grueso fierro tubular. Todos los aparejos de olamtes y de labor se han cambiado en parte. El palo trinquete y su tripode se han quitado para el mejor manejo de los cañones a proa, y todo el aparejo de labor, vergas y motores se han remitido al Arsenal en depósito.

Velámen.

Mayor	1.
Gavia	1.
Trinquete	1.
Mayor cangreja	1.
Trinquetilla	1.
Foque	1.
Foque	1.

Todo se encuentra en mal estado.

Embarcaciones.

Una lancha á vapor de 3. Calibre con 29 pies eslora y 9 de manga.
Una falúa de 36 pies con 16 remos
Una chalupa 26 " con 6 "
Un pequeño bote de 22 pies con 4 remos.
Un guiz.

Anclas y amarras.

Ancla de 26.	99	1.
Id. de 18.		1.
Id. de 16.		1.
Id. de 12.		1.
Anclote de 250 lbs		1.
Rezon de 80		1.
Id. de 12.		1.
Dos cadenas de 1 ¾ pulgs (Brazolas)	105	
Una id. de 1 pulgada	45.	
Espia de 6		1.
Id. de 5.		1

Instrumentos de navegacion.

Cronometro "Bamaud"	1.
Id. "Dent"	1.
Compas de variacion	1.
Id. de marcacion	1.
Id. de bote	1.
Pares de anteojos	1.
Relojes	2.
Juegos de planos	2.
Encerado de posicion	1.
Cronometro de	2.

Vasijeria.

Nueve tanques de 250 galones cada	1.
uno que contienen un total de 11	1.
Pondaderas inglesas de agua. Una tina	1.
que da 300 galones para	1.

Víveres, agua y carbon.

Víveres para 30 dias
Agua para el dia
Carbon Antelado 301.

Notas: El Alferez de fragata D. Ricardo Herrera ha asperado a D. Daniel J. Rivera y Guirnalda Villavicencio, un guardia y seis marineros se dirijen al puerto del callao con la barca Adriana Lucia apresada en Chañaral. El 2º maquinista Juan C. Dominguez y 3º maquinista Emilio Bogliolo, se encuentran postrados en el Hospital de Arica.

Arica Julio 31 de 1879.

Miguel Grau

Imp. del Estado—Lima.

ametralladora Gatling; 300,000 tiros de ametralladora Gatling de marina; 1'500,000 de fulminantes; 5,000 kilos de pólvora; 2,000 uniformes; 1'500,000 cartuchos Comblain; varios cajones de granada y metralla; 4,000 rifles Grass marca Styer; 144 rifles Comblain; cañones Armstrong; 6,000 fusiles Chassepots largos; 1,000 fusiles Chassepots cortos; 1'500,000 cartuchos Chassepots; 2 baterías Krupp de 8 mm.;1,000 tiros obuses; 5 ametralladoras; 1 batería Krupp de 8 cañones; 2 ametralladora de 11 mm.; 91 cajas de munición, 50,000 cartuchos para ametralladora".

Otro cargamento importante lo condujo el *Genovese*, que saliera de Europa el 19 de julio con destino a Punta Arenas. En esta ocasión la Comandancia General de Marina destacó a darle el encuentro en ese puerto a la *O'Higgins* y *Amazonas*, que zarparon el 23 de agosto, arribando el 29. Después de reunirse con el *Genovese* zarparon en convoy el 6 de setiembre para Valparaíso, adonde arribaron el 15. El cargamento conducido consistía de: 3,000 fusiles Comblain; 10'000,000 de tiros; 3 ametralladoras; pólvora; luces eléctricas (que se colocarían en el *Cochrane*); vestuario.

Esta preocupación por dar protección a los buques conductores de armas y pertrechos del extranjero, así como a los desplazamientos de los transportes de guerra entre Valparaíso y Antofagasta, se reafirmó a partir de la captura del *Rímac*. Sin embargo, era muy poco lo que la reducida escuadra peruana podía hacer para interdecir este tráfico, que se intensificaría en los meses siguientes.

4. LA TERCERA EXPEDICIÓN DE LA CAMPAÑA NAVAL

Inmediatamente de su regreso a Arica el 25 de julio, y con el fin de alistar al *Huáscar* para una próxima expedición, Grau solicitó al Prefecto de Tacna la atención de un pedido por diversos artículos navales, y el 29 informó al Comandante General de Marina haber recibido la chumacera de popa del eje cigüeñal y otros artículos; y el 31 el envío de 6,000 cápsulas para la ametralladora Gatling a fin de completar la cantidad existente, que consideraba insuficiente. El calderero E. Glaspy, cuyo embarque en el monitor fue solicitado con interés por Grau, no volvió a aparecer desde la salida del buque en julio para el sur. El 26 de julio en un oficio al Comandante General de Marina, Grau le manifestaba que conforme a su ofrecimiento debió llegar a Arica a bordo de la *Unión*, pero en vista de que así no ocurriera y siendo sus servicios de suma utilidad, le suplicaba impartir las órdenes más eficaces, para que fuera buscado y remitido a Arica en la primera oportunidad[130].

Sin embargo, es interesante observar que en el Estado General del monitor fechado en Arica el 31 de julio, en la sección Armamento no figuraba la ametralladora Gatling, ni las cápsulas en la sección Municiones y Artificios. En la sección dedicada a la logística, aparece que tenía víveres para 50 días, agua para el día y 300 toneladas de carbón, su máxima capacidad en carboneras, lo que significa que entre el 25 y el 31 rellenó carboneras, en faenas que duraban casi 16 horas diarias, según asientos en el *Diario de Bitácora* de esos días. El carbón era suministrado de tierra y a veces por el *Rímac*. En cuanto al personal, con respecto a la Lista de Revista del 15 de julio, aparece en dicho Estado General, que estaban ausentes el alférez de fragata R. Herrera, los aspirantes D.S. Rivera y Grimaldo Villavisencio, un guardián y seis marineros, que conformaban la dotación de presa que conducía al Callao a la barca *Adriana Lucía* apresada en Chañaral; ausentes también el 2do. Maquinista J. Dorward y el 3ro. Emilio Balladares, destacados al *Rímac*. Cabe anotar que en esa Lista de Revista no figuraba como 2do. comandante el capitán de corbeta Elías Aguirre, quien fue reconocido como tal el 26 de julio, en reemplazo del capitán de navío Ezequiel Otoya, quien asumiría el comando del *Rímac*. Este transporte efectuó uno o dos viajes a Mollendo para traer a Arica contingentes de tropa. Según el *Diario de Bitácora*, el jueves 31 de julio el *Huáscar* realizó un ejercicio de tiro real con cañones de la torre, disparando hasta cuatro tiros certeros, de los cuales el último dio en el blanco.

En esos días, Prado, Montero, Grau, García y García, Portal y Ferreyros, deben de haber analizado la correspondencia chilena obtenida a la captura del transporte, apreciado la situación y desarrollado el plan, que se tradujo el 30 y 31 en órdenes de operaciones: una para el Comandante General de la 1ra. División Naval, Miguel Grau, y otra para el Comandante General de la 2da. División Naval, Aurelio García y García.

4.1. INCURSIÓN DEL HUÁSCAR *Y DEL* RÍMAC *AL SUR*[131]

La orden de operaciones para Grau, que firmase por orden el Secretario de la Suprema Dirección de la Guerra, Mariano Álvarez, decía:

> "Teniendo noticia Su Excelencia el Supremo Director de la Guerra de que el blindado enemigo *Cochrane* se encuentra en Caldera componiéndose, ordena a US. que zarpe inmediatamente para dicho puerto, acom-

pañado del transporte *Rímac*, y proceda a echar a pique a aquel blindado, o cuando menos a causarle una avería, si lo encontrase US. fondeado, y con su máquina apagada, o en cualquier estado en que juzgase US. poderlo acometer; pero no siendo así, se abstendrá US. de darle combate, a no ser en retirada, pues en ningún caso expondrá US. el buque de su mando. Concluido este hecho de armas, quedará al arbitrio de US. partir o no para Valparaíso, y cometer o no hostilidades en este puerto. Si en las travesías encontrase US. alguna presa, la tomará y dispondrá acerca de ella, según las circunstancias".

Grau zarpó con el Grupo de Tarea conformado por el *Huáscar* y el transporte *Rímac*, que por simplicidad se le denominará GT-3. De acuerdo a los partes y asientos en el *Diario de Bitácora*, se ha confeccionado la síntesis siguiente:

DÍA	ACTIVIDAD O HECHO
Jueves 31 de julio	A 9.30 p.m. el *Huáscar* se alistó para zarpar, quedando aguantado sobre sus máquinas, mientras el 1er. comandante pasaba a tierra para coordinaciones finales.
Viernes 1 de agosto	A 0h.30m a.m. el 1er. comandante regresó a bordo, y en cumplimiento de las órdenes, el GT-3 zarpó a 1.40 a.m. con rumbo al Sur, abierto como para pasar sin ser avistado por la fuerza chilena en Iquique. En la mañana y en la tarde se practicaron ejercicios de artillería y de rifle. Durante todo el día el andar ha sido del orden de 7.5/8 m.p.h. En las últimas horas de la noche, se comenzó a experimentar mar gruesa y viento fresco del Sur.
Sábado 2 de agosto	El GT-3 mantuvo su desplazamiento al Sur, pero la creciente mar gruesa de proa que producía fuertes cabeceos y embarque de agua, obligaron a partir de mediodía a mantener una velocidad promedio entre 3.5/6 mph. Los golpes de mar causaron el desprendimiento y caída al agua de la tercera falca de proa babor.
Domingo 3 de agosto	A las 4 a.m., estando el *Rímac* por la popa, se detuvo e hizo señales de alarma con luz bengala y cohete. El *Huáscar* maniobró para aproximarse y estando cerca atracó bote del *Rímac* trayendo mensaje a Grau sobre la rotura de una de las excéntricas de su máquina, por causa del fuerte cabeceo. Envió al transporte al 1er. maquinista y él hizo lo propio. La opinión conjunta de los maquinistas era que la avería se podía reparar temporalmente con limitaciones, pues el buque solo podría navegar en marcha adelante y despacio. Grau comprendió que en esa condición el *Rímac* no podía acompañarlo, y que más bien podía correr riesgos. Decidió entonces, que ejecutada

	la reparación procediera al Callao. El monitor permaneció aguantado sobre la máquina y Grau ordenó, que a pesar del mal estado del tiempo, el transporte entregue carbón al monitor, faena que duró unas 9 horas, suministrando unas 30 toneladas. Vendría a ser el primer reabastecimiento de combustible en alta mar en la historia de la Marina, aunque con buques parados pero con un estado de mar nada favorable. A 5.30 p.m., casi 12 horas después, el GT-3 quedaba disuelto: el *Rímac* procedió al Callao, pero el monitor reanudó viaje al Sur a velocidad reducida por la mar muy gruesa y viento regular del 2do. cuadrante, para cumplir con su misión. Esto sucedía a unas 30 millas de costa y algo al Sur de Antofagasta.
Lunes 4 de agosto	A las 9 a.m. el monitor reconoció al vapor alemán *Ibis* de la Compañía Kosmos, salido de Valparaíso el 2 con destino a Arica. Pasajeros comentaron, sin confirmar, que el *Cochrane* se encontraba en Coquimbo. Grau envió por intermedio de ese vapor una nota a Prado informándole de lo sucedido con el *Rímac* y de la ubicación del blindado chileno. El *Ibis* al llegar a Arica, informó de su encuentro con el monitor. Continuó el estado de mar gruesa del Sur y brisa fresca, pero se cumplió con realizar ejercicios de artillería y rifle. El andar varió entre 4/7 mph. A eso de las 9.15h p.m. se avistó el faro de Caldera y se gobernó en su demanda. A 10.30 p.m. recaló a la punta Sur del puerto y se envió en bote al teniente F. Diez Canseco con un práctico y gente armada, para observar en la forma más oculta posible, de la presencia o no del blindado. Poco antes de las 12 p.m. Diez Canseco regresó trayendo a remolque un bote con dos pescadores, que confirmaron estar fondeados solo el transporte *Lamar* y una cañonera francesa. Los pescadores quedaron presos en el monitor, para así evitar una posible difusión de su presencia. Se gobernó a la voz del comandante para franquear del puerto.
Martes 5 de agosto	Franqueado el puerto, se navegó hacia el Sur. El estado del tiempo empeoró, y el viento y mar reinante restringieron la velocidad durante la mañana entre 1.5/6 mph. Un golpe de mar arrancó dos falcas de proa y averió la lancha a vapor. El buque sufrió mucho con el cabeceo. La existencia de carbón solo alcanzó para regresar a Arica. Según registro del *Diario de Bitácora*, a la 1h p.m. el viento arreció, la mar barría la cubierta, y para evitar averías se trincaron los cañones, se taparon escotillas, se reforzaron las trincas de los botes, se cubrió con encerado la caja de humo, por donde entraba mucha agua. A las 6 a.m. se tenía la costa a la vista a unas 10 millas, y se avistó un velero de vuelta encontrada a unas 6 millas. A

OPERACIONES DE LOS TRANSPORTES PERUANOS

El 7 de agosto llega a Arica el *Manco Cápac* remolcado por *Oroya* y escoltado por el *Talisman*. Este último regresa al Callao, y en el viaje conduce a Ite al batallón Arequipa de guarnición. Lleva también a 10 oficiales prisioneros de la *Esmeralda* al Callao. El mismo 7, el *Oroya* procede a Pisagua e Iquique, llevando artillería al primero y víveres para el segundo, en donde se encuentra con el *Huáscar*, que lo escolta hasta Arica, en donde fondean el 10. El transporte procede después al Callao.

ACCIONES NAVALES CHILENAS EN EL PERIODO

La escuadra chilena levanta el bloqueo de Iquique el 2 de agosto. *Blanco, Magallanes, Abtao* remolcada por el *Lamar*, proceden a Antofagasta, adonde arriban el 4 de agosto.
El *Cochrane* fue remolcado por el *Itata* a Coquimbo para efectuar reparaciones en calderas. El *Itata* regresa a Antofagasta. Advertido el 6 el *Blanco* de la presencia del *Huáscar* en Caldera, zarpa de Antofagasta con el *Itata* y encuentra el monitor saliendo de Taltal el 7 en la tarde. Lo persiguen toda la noche, sin éxito regresando a Antofagasta.

OFENSIVA NAVAL PERUANA EN AGOSTO
3ra. EXPEDICIÓN DE LA CAMPAÑA NAVAL
1 – 10 Agosto de 1879

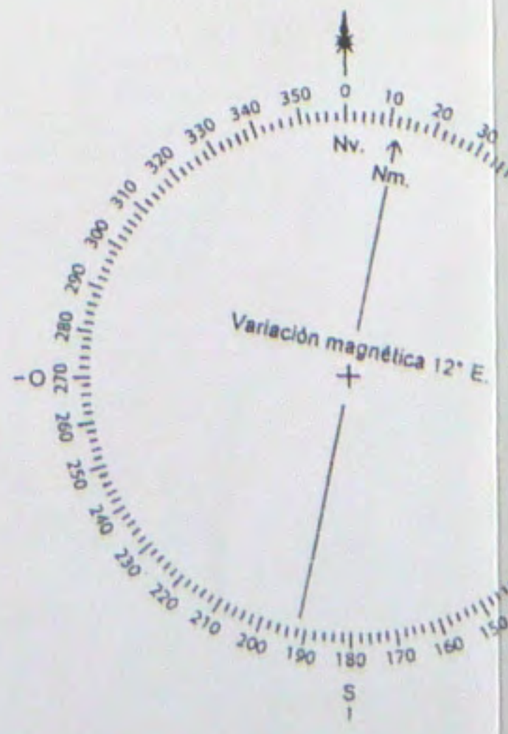
Conformando el GT-3, zarpan de Arica el 1° de agosto el *Huáscar* y el *Rimac* a las órdenes del comandante Grau para destruir el *Cochrane* en Caldera, sin exponer el monitor, y proceder o no a Valparaíso para hostilizar el puerto. El fuerte cabeceo que provoca la mar gruesa, obliga al GT-3 a reducir velocidad. A las 4 a.m. del 3, se produce avería en la máquina del *Rimac*. El GT-3 detiene su marcha. La inspección de los Maquinistas de ambos buques, determina que el transporte solo puede navegar despacio adelante, luego de ejecutada una reparación de emergencia, cuya realización ordena Grau, y que terminada proceda al Callao. A pesar de las condiciones adversas del mar, y antes de que emprenda viaje al Callao, se realiza la primera maniobra de reabastecimiento de combustible en la mar, recibiendo el *Huáscar*, 30 toneladas de carbón. Después de un intervalo de 12.5 horas, *Huáscar* procede al sur y el *Rimác* al Callao. El 4 en la mañana, reconoce el vapor *Ibis*. Informa que el *Cochrane* esta en Coquimbo. Grau envía carta a Prado informándole de las ocurrencias y su decisión. En la noche de este día recala en Caldera, cuyo reconocimiento practica el teniente Diez Canseco, confirmando la ausencia del blindado. Solo esta el *Lamar*. Grau procede a Coquimbo. Mar y viento arrecian, al punto que se avanza muy poco. Golpes de mar arrancan dos falcas de proa y averían lancha. Existencia de carbón limita radio de acción. El 5 en la tarde, Grau decide regresar al Norte. El 6 en la noche, recala en Caldera para actuar contra el *Lamar*. Reconocimiento indica la presencia del *Valdivia*, que informa que el *Lamar* enmendó fondeadero, cuya posición no se pudo precisar. Ante las dificultades, Grau zarpa esa misma noche para Taltal, adonde arriba el 7 en la tarde. Envía como parlamentario al teniente Palacios para advertir a la autoridad no resistir a la destrucción de lanchas. En tanto, Grau ordena trasladar lanchas al costado que suspende ante la demora de Palacios en regresar. Grau sospecha sea una treta, y decide zarpar recogiendo apresuradamente a Palacios. A la salida avista al *Blanco* y un transporte. Para evadirlos navega sucesivamente al SO, S y E durante el resto de la tarde y noche. El 8 toma rumbo norte. En el trayecto reconoce Cobija y Tocopilla, fondeando en Iquique el 9. A primeras horas del 10 sale el puerto para Arica escoltando al *Oroya*, adonde arriban el mismo 10 a 1.30 p.m.

Etapa al Sur

Etapa al Norte

RESULTADOS DE LA 3RA. EXPEDICIÓN DE LA CAMPAÑA NAVAL

1-10 de agosto de 1879
Horas navegadas: 252
Millas navegadas: 1,050
Puertos visitados: 5 - Caldera (02), Taltal, Cobija, Tocopilla.
Buques reconocidos: 2 uno alemán y otro Inglés
Evasión de persecución: A la salida de Taltal, escapa a la persecución del *Blanco* y de un transporte.
Otros: Avería en la maquina del *Rimac* y su viaje al Callao, deja el GT-3 desactivado. Solo pudo transferir del transporte 30 toneladas de carbón en la mar. Mal tiempo al sur de Caldera. Al no poder acompañarlo el *Rimac* su autonomía de 10 días no le permitía ir más al Sur de Caldera, habida cuenta de que debía disponer de alguna reserva para cualquier contingencia.



Escala aprox. 1 : 5'000 000

PROYECCIÓN MERCATOR

0 50 100 150 200

MILLAS NÁUTICAS

(En Lat. 21° 30' S.)

TACNA
ARICA
PISAGUA
IQUIQUE
Pta. Grueso
Huanillos del Perú
Río Loa
TOCOPILLA
Cobija
MEJILLONES
ANTOFAGASTA
De 4 a.m. 5:30 p.m. del 3, el GT-3 repara avería. *Rimac* y *Huáscar* recibe carbón. *Rimac* al Callao. *Huáscar* a Caldera.
De 4 p.m. del 7 a 2 a.m. del 8, *Huáscar* evade caza del *Blanco* en proximidades de Taltal.
TALTAL
De 9 a 10 a.m. del 4 *Huascar* reconoce el vapor *Ibis*.
Pan de Azúcar
Chañaral
CALDERA
Huáscar regresa al Norte a 6 p.m. del 5 por mal tiempo y escasez de carbón
Carrizal Bajo
HUASCO
COQUIMBO
VALPARAÍSO
SANTIAGO

79° 78° 77° 76° 75° 74° 73° 72° 71° 70° 69° W
18° S 19° 20° 21° 22° 23° 24° 25° 26° 27° 28° 29° 30° 31° 32° 33° S

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

	las 6 p.m. como el estado del tiempo no daba señales de mejorar, Grau decidió cambiar de rumbo hacia el Norte y aliviar así los efectos del mal tiempo, aunque un golpe de mar logró arrancar parte de la batayola en las cercanías del cañón de popa-babor. Grau enrumbó hacia Caldera en busca del *Lamar*.
Miércoles 6 de agosto	A pesar de navegar hacia el Norte, el estado del tiempo y mar, solo permitía un andar entre 2.5/7 mph., con la costa a la vista pero a buena distancia. Sin embargo, lo despejado del cielo y horizonte permitía observar la altura del Sol a la hora de la meridiana, de 46°25'. En la tarde, habiendo mejorado algo el tiempo, el andar se aumentó a 7.5 mph. A las 8 p.m. se navegó con el faro de Caldera por la proa y a 10h 30m p.m. se ingresó a Caldera, quedando el monitor aguantado sobre la máquina. Se envía en un bote al teniente G. Santillana con el encargo de ubicar al *Lamar*, reconocer la playa y muelles. Al regresar a eso de las 11h p.m. informó de la presencia de un vapor y varios veleros, pero que la oscuridad reinante no le permitió verificar la presencia del *Lamar*. El *Huáscar* se dirigió al fondeadero y estando muy cerca del vapor, Grau envió al capitán de fragata M.M. Carbajal para reconocerlo. Al pasar frente a una de las baterías, ésta hizo un tiro en blanco. Su presencia se difundiría por todos los puertos. El vapor reconocido resultó ser el *Valdivia* de la P.S.N.C. que arribó en la mañana, a esperar al que venía del Estrecho, para transbordar carga. Carbajal obtuvo información de que el *Lamar* había enmendado fondeadero a otro de poco fondo y pegado al muelle. Grau maniobró para acercarse y atacarlo, y a pesar de la claridad de la Luna ya salida, no logró ubicar al transporte, por estar muy cerca de la playa y proyectarse sobre tierra. A 11.30 p.m. el monitor salió de Caldera para el Norte.
Jueves 7 de agosto	A eso de la 1h a.m. se perdió de vista el faro, pero la neblina cerró hasta las 3h 30m a.m. El tiempo amainó, la mar gruesa del SO y al amanecer el viento empezó a soplar del Norte, teniéndose tierra a la vista. Entre 8-12 m se avistó y reconoció la balandra inglesa *Segundo Volador*, salida el lunes de Taltal con destino a Chañaral, conduciendo 5 tons. de mineral de cobre, con una tripulación de españoles. El monitor continuó rumbo Norte, cerca de costa, gobernándose a la voz del comandante. A la 1h 30m p.m. en las inmediaciones de punta Taltal, se ordenó Zafarrancho de Combate, y a 1h 45m p.m. se ingresó a la bahía. El monitor se mantuvo aguantado sobre su máquina mientras se enviaba en un bote como parlamentario al teniente 2° E. Palacios para que advirtiese a las autoridades no ofrecer resistencia mientras se destruyeran

	lanchas. Como Palacios demorase en regresar, se comenzó a llevar lanchas al costado del monitor para su destrucción. Según anotación en el *Diario de Bitácora*, el comandante Carbajal procedió a reconocer los veleros fondeados. Grau consideró que esa demora era generada por las propias autoridades, pues a las 3h 30m. p.m. se avistó inesperadamente por el Norte, a la entrada al puerto, dos vapores. Obligado a suspender la operación y recogiendo apresuradamente a Palacios y Carbajal, el *Huáscar* salió a toda fuerza de máquina para reconocerlos, y volver después, de ser posible. Uno de ellos era el *Blanco* y el otro un transporte. De inmediato el monitor se dirigió al Suroeste a toda fuerza, perseguido por ambos buques, hasta que aprovechando la oscuridad de la noche, cayó al rumbo Sur y después al Este, con el ánimo de burlarlos navegando cerca de costa, y continuar viaje al Norte. A media noche se habían perdido de vista.
Viernes 8 de agosto	Continuó navegación al Norte, pero a las 2 a.m. el monitor avistó por babor dos buques, y a pesar de la oscuridad de la noche reconoció a uno de ellos como el transporte, que hacía destellos. Grau se pegó más hacia tierra, y a poco se perdieron de vista totalmente. Se redujo andar a 9 mph. A eso de las 8h a.m. Antofagasta a la distancia a la cuadra por estribor. Mar de popa, pero viento ha rolado al Norte. El horizonte y estado de tiempo permitieron observar la altura del Sol y determinar la latitud meridiana que arrojó Latitud 23°07' S, aproximadamente la misma zona en donde el 8 de octubre se habría de producir el Combate Naval de Angamos. Poco antes de las 6h p.m. ingresó a Cobija, saliendo a las 7h 10m p.m. Se navegó en demanda de Tocopilla, ingresando a la bahía a eso de las 11h p.m. Entre esta hora y las 12h p.m. el comandante Carbajal reconoció buques fondeados en el puerto, sin novedad. En esta misma fecha, a las primeras horas del día, el *Rímac* arribó al Callao.
Sábado 9 de agosto	El monitor continuó su viaje hacia el Norte en demanda de Iquique, adonde poco después fondeó el vapor *Colombia*. También reconoció al vapor *Ilo*. El monitor fondeó en Iquique a eso de las 3h p.m., recibiendo de inmediato la visita de autoridades y otras personas. Inició faena de carbón. A las 6h p.m. se avistó un vapor por el Norte, que resultó ser el *Oroya*, en demanda del puerto. Grau recibió orden telegráfica de Prado de escoltar al *Oroya*.
Domingo 10 de agosto	A las 2h 40m a.m. el monitor zarpó para Arica en convoy con el *Oroya*. A las 2h p.m. fondearon en Arica, en donde se encontraban ya el *Manco Cápac* y el *Talismán*.

En el párrafo final de su informe, Grau expresaba que durante la navegación se mantuvo siempre muy próximo a la costa para reconocerla y hostilizar todo buque enemigo que navegase a su largo, y concluía:

> "No puedo dejar de manifestar a US. la conveniencia del uso del carbón Cardiff de buena calidad y del que haga poco humo, para las expediciones que generalmente desempeña este buque; pues el que últimamente ha venido consumiendo lo produce tan denso que hace al buque muy visible en determinadas circunstancias".

En una carta de Prado a La Puerta, en efecto, le informaba que por el vapor *Ibis* acabado de llegar a Arica, había recibido una carta de Grau informándole de la avería en el transporte, que hubo de enviar al Callao, que el monitor seguiría su marcha a Caldera y que según las circunstancias seguiría al Sur o regresaría a Arica. Calificaba como sensible lo ocurrido. Además, por el vapor alemán, decía Prado, había tomado noticia de la gran excitación en Chile por la captura del *Rímac*.

Dos hechos se dieron para que Grau no cumpliera, en esta oportunidad, con la tarea encomendada: el mal tiempo, y la avería en la máquina del *Rímac*. Sobre el primero su ocurrencia está mencionada en el párrafo 6.4.1.1 "Meteorología" del Capítulo II; y el hecho de que durante la 2da. expedición hasta Huasco no se presentara mal tiempo, no era señal de que tampoco se presentase en esta ocasión, cuando precisamente así ocurriera. "Norte claro, Sur oscuro, aguacero seguro", es una regla que se aplica en las travesías al sur de Taltal. En el análisis que sostuviera Prado con los jefes de marina, es un factor que debió tenerse en cuenta, pues estaba consignado en los derroteros de esta parte del Pacífico. En cuanto al segundo, también fue una posibilidad no desconocida por los maquinistas. Cabe recordar que el comandante Gana al adoptar rumbo Sur durante la persecución por la *Unión*, tuvo la esperanza de que la máquina de la corbeta se averiase al navegar a la máxima velocidad contra la mar gruesa, aunque ello también averiase la del *Rímac*. No sucedió en esa oportunidad, pero sí en esta última.

En otra carta de Prado a La Puerta del 7 de agosto, le comentaba el regreso del *Huáscar* después de su incursión al Sur, en la cual no encontró al *Cochrane* por estar en Coquimbo y no en Caldera, al primero de los cuales no habría podido llegar por falta de carbón. Comentaba la destrucción de lanchas en Taltal y la aparición en ese momento del *Blanco*, que lo persiguió varias horas sin éxito. Hay dos errores en esta carta. Uno es la fecha, pues el parte de Grau es del 10 de agosto cuando regresa a Arica. El otro consiste en que en Taltal no destruye lancha alguna. No volvería a mencionar esta incursión.

Según comenta Vegas García, al igual que la anterior, esta incursión que resultó casi inútil, tampoco tuvo éxito.

Resultado de la incursión del *Huáscar*

Fecha	1 - 10 de agosto de 1879
Horas navegadas	252
Millas navegadas	1,200
Puertos visitados	5 : Caldera (2), Taltal, Cobija, Tocopilla.
Buques reconocidos	4 Vapores: un alemán y tres ingleses 1 Velero inglés
Evasión de persecución	A la salida de Taltal, escapó a la persecución del *Blanco* y de un transporte.
Bote capturado	1 bote con dos pescadores en Caldera
Otros	Avería en la máquina del *Rímac* y su regreso al Callao, desactivó al GT-3. Solo pudo transbordar al monitor 30 toneladas de carbón y víveres en la mar. Mal tiempo al Sur de Caldera. Al no poder acompañarlo el *Rímac*, su autonomía de 10 días no le permitía ir más al Sur de Caldera, habida cuenta de que debía disponer de alguna reserva para cualquier contingencia.

Es interesante consignar la primera Lista de Revista del *Rímac*, pasada en el Callao el 15 de agosto, a los pocos días de su llegada a este puerto por primera vez, pues revela la dotación con que participó en la fallida incursión al Sur:

A. OFICIALES DE GUERRA	
Comandante	Capitán de navío graduado Ezequiel Otoya
2do. Comandante	Capitán de fragata graduado Ramón Freire
	Teniente 1° Pedro Rodríguez Salazar
	Teniente 1° Justiniano Cavero
	Teniente 1° graduado Eduardo Hidalgo
	Teniente 2° graduado Octavio Cavero
	Alférez de fragata Mariano La Torre y Roncal
	Alférez de fragata Aurelio Ureta
	Alférez de fragata Carlos Eléspuru
	Alférez de fragata graduado Carlos Bondy
	Guardia marina Fernando Bieytes
	Aspirante J. Morales Saavedra
	Aspirante J.I. Arbulú
	Aspirante E. Sánchez Lagomarsino
	Aspirante E. Rojas

Subtotal (A): 15	
B. OFICIALES MAYORES	
Cirujano de 1ra. Clase	Dr. Tito Melgar
Contador Of. 1° C.P.	R. del Valle
Subtotal (B): 2	
C. GUARNICIÓN	
Sargento mayor Infantería graduado	D. La Puerta
Capitán Infantería	P. Correa
Teniente Infantería	F. Vargas
Subteniente Infantería	L. Zevallos
Subtotal (C): 4	
D. MAQUINISTAS	
2do. Maquinista	J. Dorward
3er. Maquinista	E. Balladares
4to. Maquinista	F. Otero
Ayudante	D. Macedo
Ayudante	F. Figueroa
Ayudante	J.M. Fuentes
Subtotal (D): 6	
Subtotal (A)-(D): 27	
E. TRIPULACIÓN	
Oficiales de Mar	10
Artilleros de Preferencia	4
Artilleros ordinarios	5
Marineros	9
Grumetes	32
Cabos de fogoneros	4
Fogoneros	4
Carboneros	8
Subtotal (E): 76 gente de mar	
F. GUARNICIÓN	
Columna Constitución	5
Batallón Nacionales de Tacna N° 1	30 Clases y soldados
Subtotal (F): 35	
TOTAL	138 de capitán a paje

4.2. INCURSIÓN DE LA UNIÓN *AL ESTRECHO DE MAGALLANES*[132]

No se ha encontrado el parte de viaje original del Comandante General de la 2da. División Naval, mas sí la trascripción que de ella

hace Paz Soldán en su obra, que permite su comparación con la declaración que hiciera Aurelio García y García en enero de 1880 con motivo de la investigación acerca de cierta denuncia chilena respecto al uso por la *Unión* de la bandera francesa en Punta Arenas. Tampoco se ha encontrado el parte original del comandante de la corbeta, capitán de navío Nicolás Portal, pero sí algunos párrafos que del mismo transcribiera el capitán de navío J.J. Elías en sus notas en el *Diario* de Storace. Este *Diario*, así como el relato de J. Rodolfo del Campo, corresponsal de *El Comercio*, complementan la reseña del viaje de la corbeta que se presenta más adelante.

Sin embargo, entre las "Noticias de Arica" de fecha 30 de julio que aparecen en *El Comercio* del 3 de agosto, se anunciaba la próxima salida de la *Unión* al Sur en vista de que la correspondencia encontrada en el *Rímac*, mencionaba la próxima llegada a Valparaíso, vía Estrecho de Magallanes, de barcos procedentes de Europa transportando material de guerra. El Director de la Guerra consideró de necesidad interceptar esos transportes, y por ello "acaba de impartir orden al Comandante García y García, decía la nota, para que la *Unión* se haga nuevamente a la mar, rumbo esta vez al Estrecho de Magallanes".

En efecto, el Secretario M. Álvarez de la Secretaría de la Dirección Suprema de la Guerra, por orden de Prado, emitió el 30 de julio de 1879, las instrucciones que debería seguir el comandante de la 2da. División Naval, capitán de navío Aurelio García y García que a la letra decía como sigue:

"1°.- El objeto de la comisión es apresar un vapor de pequeñas dimensiones llamado *Seira* (era el *Zena*) o cosa parecida, que viene por el Estrecho con bandera inglesa, y contrabando de guerra para el enemigo, consistente en rifles, municiones de guerra, cañones Krupp, etc.

2°.- Para el efecto el comandante García zarpará de este puerto en derechura a la altura de Chiloé, y de allí seguirá el rumbo opuesto al que debe hacer aquel vapor, hasta llegar al Estrecho donde lo esperará diez (10) días, o más de diez (10) días en caso de que tuviese alguna noticia de su próximo arribo, o lo tuviese por conveniente.

3°.- Hecha la presa, el comandante García pasará a su bordo la parte del cargamento que juzgase necesario transbordar, y se vendrá con la presa mar afuera adoptando a su arbitrio el medio más conveniente de hacer el viaje de regreso, y recalará en el puerto de Paracas a donde tomará noticias, para proceder según ellas, y si no hubiese inconveniente se dirigirá al Callao.

4°.- Si el comandante García tuviese que regresar sin haber encontrado la presa, volverá por la costa enemiga, si su existencia de carbón

se lo permitiese, en busca de transportes u otras presas, reponiendo su carbón en (ilegible) fuese posible, hostilizando al enemigo en cuanto pueda, sin comprometer el buque, y procurará enviar a Arica, o si esto no le es posible a los puertos del Norte.

5°.- Si algún buque enemigo fuese en protección del vapor que el comandante García debe apresar según estas instrucciones, y aquel buque tratase de impedirle tomar su presa o pretendiese regresarla, batirá o no a aquel buque y se tomará o no la presa según lo permitan las circunstancias.

6°.- Si el comandante García encontrase en su tránsito o divisase en el horizonte algún buque que creyere sospechoso, queda a su arbitrio el procedimiento que deba adoptar.- Arica, julio treinta de 1879.- Por orden *M. ÁLVAREZ*".

Del contenido de la declaración de García y García en 1880, se desprende que en las reuniones referidas antes de la salida para Magallanes, García y García y probablemente Portal también, expusieron una situación de alistamiento desfavorable:

"Consecuencia de la anterior captura (del *Rímac*), fue la comisión que recibí del Director de la Guerra para dirigirme con la *Unión* al estrecho de Magallanes, por donde, según una carta hallada a bordo del *Rímac*, debía pasar un vapor cargado de armas para el enemigo, sin determinarse fecha de salida, nombre, bandera del buque, ni dato alguno que pudiera dar luz en la materia. Zarpé, no obstante, de Arica con la *Unión* el 31 del mismo julio, a ejecutar ese dilatado viaje de cinco mil y más millas, en la estación de invierno, por regiones siempre tormentosas, sin tener el buque su aparejo completo por haber dejado en el Callao los masteleros y las vergas mayores y de mesana; careciendo del carbón indispensable para tan larga trayectoria, desde que no existían puertos de recalada para nosotros y los depósitos de la corbeta apenas tienen capacidad para la mitad de esa distancia; y por último sin que la tripulación tuviese la ropa de abrigo y de agua indispensable para navegar en esas latitudes glaciales. Ninguno de tan graves inconvenientes fue obstáculo para llevar a término la comisión".

Solo en una de las cartas de Prado a La Puerta, hasta antes de su regreso a Arica, el 14 de setiembre, se hace mención de la comisión encargada a Aurelio García y García en la *Unión*. Ella es del 7 de setiembre en la que le comenta que el vapor alemán *Sakkarah* había llegado en la madrugada de este día comunicando haber encontrado el 16 de agosto a la *Unión* en Punta Arenas.

García y García zarpó con la *Unión* el 31 de julio y de acuerdo a las referencias citadas, se ha confeccionado la síntesis que sigue:

DÍA	ACTIVIDAD O HECHO
Jueves 31 de julio	Zarpó de Arica a las 2.30 a.m. para el estrecho de Magallanes. Oscurecimiento total. Máxima vigilancia. Rumbo para abrirse de la costa. Se cerraron las portas después de descargar y aceitar la artillería. Se arregló el buque en son de mar. Ya en alta mar la dotación se enteró del destino del buque.
Viernes 1 de agosto	Navegando en el segundo cuadrante 44/55 r.p.m. El andar se mantuvo entre 8/9 m.p.h. Consumo de carbón 2 ½ toneladas. Cuatro calderas encendidas con 13 lbs. Tiempo bonancible. Vientos del segundo cuadrante variables y generalmente flojos.
Sábado 2 de agosto	Rumbo Sur. 40 r.p.m. Mar agitado viento en contra. Latitud meridiana (Lat. mer.): 24°S
Domingo 3 de agosto	En estos primeros días de buen tiempo, la tripulación cumplió sus faenas ordinarias y al medio día hizo ejercicios de cañón y rifle. Lat. mer: 26°S
Lunes 4 de agosto	Rumbo Sur. 40 r.p.m. Por la tarde a 40/50 millas se distinguió costa de Chile, según del Campo; frente a Huasco. Lat. mer.:28°45'S Longitud (Long.):72°00' O.
Martes 5 de agosto	Rumbo SSO. Al amanecer roló el viento al 3ro. y 4to. cuadrantes. Tiempo se descompuso. Refrescó hasta hacerse duro, y la mar que era de través, se puso gruesa. Se orientó el trinquete y velacho, que eran las únicas velas redondas de que disponía el buque. Se dieron velas cuchilla según las circunstancias. Temperatura 13°.8 C.
Miércoles 6 de agosto	Continuó navegación a máquina y vela. Velocidad 6 ½ m.p.h. Viento SSE fuerte. Temperatura 10°.5 Ç. Lat. mer.32°50'S altura de Valparaíso.
Jueves 7 de agosto	Velocidad 6/7 m.p.h. Viento fuerte SE. Tiempo claro con Sol. Temperatura 11° C. Lat.mer. 34° S
Viernes 8 de agosto	Tiempo claro. Viento E. Temperatura 12°.2 C. Limpieza caldera popa-babor.
Sábado 9 de agosto	Velocidad 9 m.p.h. A primeras horas el viento rolaba al O. Temperatura 12°.2 C. A mediodía se paró máquina. Se embancaron calderas. Solo se navegó a vela. Velocidad 7/8 m.p.h.
Domingo 10 de agosto	Al amanecer calma, viento suave del O. A 11.30 a.m. se reanudó navegación a máquina. En la noche, que era muy oscura, avistó un vapor por el costado de babor navegando al Norte.

Lunes 11 de agosto	9.30 a 12 a.m. se paró máquina. Mar gruesa. Lluvioso. Viento del O. Temperatura 10° C.
Martes 12 de agosto	Velocidad 10/11 m.p.h. Mar agitadísimo. Lluvioso. Viento O. Temperatura 8°.9 C.
Miércoles 13 de agosto	En la mañana refrescó el viento del Norte, con mar gruesa y tiempo nublado y lluvioso, anunciando el barómetro temporal del Sur; al mediodía el viento era frescachón a rachas; se tomaron dos rizos al velacho y uno al trinquete. Más tarde el viento roló al SO y se convirtió en temporal; el aparejo de cruz fue entonces aferrado por escasear el viento, y no poderse gobernar al rumbo. Temperatura 5° C. Así, en estas condiciones, divisaron tierra a las 8 a.m. Era la costa norte del estrecho de Magallanes. A las 12 a.m. máquina a toda fuerza. Poco después se avistaron los islotes Evangelistas. A 4.30 p.m. con cabo Pilar a 3 millas al Sur y no siendo conveniente tomar fondeadero por la oscuridad de la noche, la corbeta se aguantó en su marcha, voltejeando entre cabo Pilar y punta San Felipe. (Ver explicación sobre horas en Nota 132).
Jueves 14 de agosto	A 5.45 a.m., navegando a máquina, se ingresó al Estrecho francamente. A 3 p.m., al oscurecer, fondeó en bahía Borja.
Viernes 15 de agosto	Al amanecer, se reanudó travesía del Estrecho, siguiendo sus "vueltas y revueltas según expresión de del Campo, con toda felicidad debido a la buena dirección de su Comandante". A mediodía, frente a cabo Froward, extremo meridional del continente sudamericano, se tomó rumbo hacia el Norte. A 3.30 p.m. fondeó en bahía San Nicolás, donde se pasó toda la noche, fría y lluviosa. En el curso de la mañana se había hecho contacto primero con dos canoas de indios fueguinos a quienes se les dio ropa, galletas, tabaco y otros artículos. Luego, a una tercera canoa se le dio una bandera peruana y se le quitó la chilena, dándosele también víveres y ropa.
Sábado 16 de agosto	A las 7 a.m. con Sol que no calienta, zarpó de San Nicolás para Punta Arenas. A 11 a.m. avistó vapor por la proa en rumbo contrario. El Comandante General, luego de ordenar afianzar el pabellón con un tiro a pólvora, el vapor desplegó la bandera imperial alemana. Para la visita y registro se envió al teniente La Torre Bueno. Resultó ser el *Sakkarah*, alemán, de la Cia. Kosmos, salido de Hamburgo el 10 de julio, que en su travesía no había avistado buque alguno, y por lo tanto no aportaba datos para el propósito del viaje

	de la corbeta. Ambos buques reanudaron viaje. A la 1 p.m. desde la *Unión* avistaron Punta Arenas y a 1.20 p.m. fondeó enarbolando la bandera francesa. La razón de esta estratagema aparece en la nota respectiva. Como no hubiera reacción desde tierra, el Comandante General ordenó a las 2.05 p.m. afianzar el pabellón peruano. Se notó desde un principio que la población huía temerosa de un bombardeo. A poco atracó al costado un bote con pabellón británico y un pasajero que se identificó como Vice-Cónsul de S.M.B. quien manifestó, de propia iniciativa, que a fines de julio estuvo el *Glenelg*, inglés, cargado de armas y pertrechos de guerra, saliendo escoltado por el *Loa* llegado para ese fin. García y García anunció, sin revelar el objeto de su visita, que permanecería en el puerto y que tomaría carbón del pontón chileno, asegurando que no se ejercería acciones de fuerza a no ser que las iniciaran desde tierra, manifestando su intención de adquirir víveres frescos. El Vice-Cónsul cumplió con notificar el aviso citado, regresando en la noche para agradecer en nombre del Gobernador la noble actitud, a lo cual García y García contestó que "cualquier otro buque peruano habría hecho lo mismo". Pero como también manifestara el Gobernador que no podría consentir en la venta de víveres a un enemigo, esta vez el mensaje de García y García fue enérgico y perentorio: "Sírvase US. decir al Gobernador, que si él no puede consentir en que se aprovisione el buque, yo tengo los medios de fuerza suficientes para hacerlo consentir, y que así lo ejecutaré, dejando sobre él la responsabilidad de las desgracias que sobrevengan, si antes de medio día no ha retirado su prohibición". Cuando pronunció esta frase, hacía horas que no enarbolaba la bandera francesa, como se ha explicado.
Domingo 17 de agosto	El ultimátum surtió efecto. A primera hora se presentó por tercera vez el Vice-Cónsul, acompañado de dos vecinos neutrales, para darle a conocer que el Gobernador dejaba en plena libertad a los comerciantes extranjeros para suministrar cuanto pudiera necesitar. La corbeta adquirió los productos requeridos por los que se abonó un alto precio en plata. Según Storace se adquirió dos bueyes. Del pontón se transbordó 102 toneladas de carbón, sin pago por supuesto. Al mismo tiempo, los neutrales confirmaron lo dicho por el Vice-Cónsul: que el *Glenelg* había pasado por allí hacía 14 días. También suministraron algunos periódicos chilenos de fechas recientes, de los

	que tomaron nota de los desórdenes en Chile por la captura del *Rímac*; del levantamiento del bloqueo de Iquique, y que la escuadra chilena estaba en Antofagasta desde el 4 de agosto.
Lunes 18 de agosto	Por las noticias recibidas, carecía de objeto seguir en Punta Arenas. Habiendo recibido carbón y víveres, el Comandante General decidió regresar a Arica. Antes de zarpar, García y García recibió nuevamente la visita del Vice-Cónsul inglés, quien fue a agradecer en su nombre y en el de la población neutral, por no haber sufrido lo menor en sus personas e intereses. A las 12 a.m. zarpó con destino al Pacífico. A las 3 p.m. fondeó en San Nicolás para pasar la noche. El barómetro en baja.
Martes 19 de agosto	A las 7 a.m. zarpó de San Nicolás y después de navegar hasta las 8 p.m. fondeó en Puerto Estrecho para pasar la noche (No se ha ubicado en cartografía chilena, ver Nota 132). En máquinas aprovecharon para hacer mantenimiento.
Miércoles 20 de agosto	Zarpó al amanecer. Pasó por cabo e isla Tamar, puerto Churruca, boca de los Canales Smith y cabo Parker. A las 3 p.m. marcando Evangelistas, salió al Pacífico. El tiempo estaba despejado y hermoso. Se navegó a máquina y vela.
Jueves 21 de agosto	Rumbo NO. Velocidad 8 m.p.h. Mar calmo. Viento ligero del E. Temperatura 8° C.
Viernes 22 de agosto	Navegación continúa sin novedad.
Sábado 23 de agosto	Navegación continúa sin novedad.
Domingo 24 de agosto	Navegando a máquina a media velocidad y a vela. Viento fuerte en contra.
Lunes 25 de agosto	Atendiendo a la poca cantidad de carbón existente, se mandó apagar calderas a la altura de isla Mocha, y orientando el aparejo convenientemente navegó solo a vela. Del Campo comentó que se inició una navegación pesada.
Martes 26 de agosto	El viento de proa refrescó y fue necesario capear para no perder camino; y de este modo o en calmas, la corbeta permaneció hasta el 5 de setiembre, cuando sopló viento fresco del SE. Del Campo describió así este lapso: "Fuertes temporales del Norte, mar borrascoso, vientos de proa y lluvias constantes. Se avanza poco en el día, para perder al siguiente lo que había logrado hacer la víspera. Todo retrasa la llegada a puerto peruano. Cinco días de fuertes temporales, seguidos de pasmosas calmas, nos

	tuvieron detenidos, capeando los primeros y sufriendo con resignación las segundas". Entre 35° y 36° S.
Domingo 31 de agosto	Storace consignó que al amanecer se avistó barco navegando al rumbo Sur. El viento en calma o contrario. Se avanzó muy poco, solo 2° geográficos. Temperatura 14°.4 C. Lat. mer.:36°06' S Long.76°40' O.
Lunes 1° de setiembre	Continúa situación meteorológica y de navegación.
Martes 2 de setiembre	Continúa situación meteorológica y de navegación.
Miércoles 3 de setiembre	Storace comentó que el tiempo era bueno, viento del SO, calma. Lat. mer.: 33°23' S Long.76°40' O.
Jueves 4 de setiembre	Se avistó dos barcos a vela. Lat. mer.: 33°34' S Long. 76°48' O.
Viernes 5 de setiembre	Luego de un fuerte chubasco, con rayos y relámpagos, llegó el buen tiempo. La navegación fue menos monótona. Principió a soplar viento del Sur. Velocidad 6/7 m.p.h. a la vela. ¡Se había perdido 10 días! Lat. mer.: 32°44' S Long.76°48' O.
Sábado 6 de setiembre	Continuó situación meteorológica. Se avanzó en latitud hacia el Norte y tierra estaba ya a 200 millas.
Domingo 7 de setiembre	Continúa situación meteorológica y de navegación.
Lunes 8 de setiembre	Continúa situación meteorológica y de navegación.
Martes 9 de setiembre	A las 12 a.m. se avistó buque a la vela. Comandante General ordenó interceptarlo. Se afianzó pabellón con tiro a pólvora. Contestó izando bandera inglesa. Visita y registro a cargo del teniente La Torre Bueno. Era la fragata inglesa *Lupata*, cargada de salitre, salida de Antofagasta el 6 de setiembre, con destino a Liverpool. Por los diarios obsequiados se confirmó el abandono del bloqueo de Iquique, el cambio de Ministro y el combate del *Huáscar* en Antofagasta el 28 de agosto. Su capitán comentó que la *O'Higgins* estaba en búsqueda de la *Unión*. Ambos buques prosiguieron viaje.
Miércoles 10 de setiembre	Continuó situación meteorológica y de navegación. A las 12 a.m. a la altura de Antofagasta, fuera de la vista de costa.
Jueves 11 de setiembre	Vientos variables y calmas, retrasan avance. Lat.mer.: 22°08' S Long.75° O.
Viernes 12 de setiembre	Vientos variables y calmas, retrasan avance.
Sábado 13 de setiembre	Viento en calma. Se estimó estar a unas 100 millas de Arica. Se encendieron calderas y a partir de 1.15 p.m. se navegó con máquina. En la tarde se cargaron los

ARICA AL ESTRECHO DE MAGALLANES

Escala aprox. 1:20'000 000

PROYECCIÓN MERCATOR

0 50 100 200 300 400 500 600

MILLAS NAUTICAS

(En Lat. 36° 00' S.)

OFENSIVA NAVAL PERUANA
3ra. EXPEDICIÓN DE LA CAMPAÑA NAVAL
INCURSIÓN DE LA *UNIÓN* A PUNTA ARENAS

El 31 de julio a las 2:30 a.m. zarpa de Arica con destino al Estrecho de Magallanes para interceptar y capturar los vapores procedentes de Europa con cargamentos de armas y pertrechos para Chile, según aparecia en la correspondencia hallada en el capturado *Rimac*. Era un viaje largo, en la peor estación del año, con repercusión crítica en el carbón disponible que obligaba a hacer uso de un velamen viejo e incompleto, que además significaba depender del viento.

El rumbo inicial pasaba lejos de Iquique para evitar ser detectado por los buques chilenos que lo bloqueaban. Las posiciones de mediodía, obtenidas por observación astronómica a la hora de la meridiana, tal como están consignadas en el Diario de Storace, permiten la reconstrucción gráfica aproximada, como aparece en la ilustración. El 11, y 12 y 13 de agosto experimenta mar gruesa, lluvia, viento fuerte del Oeste, que deviene en temporal y es en esta última fecha y estado del tiempo, que emboca en el Estrecho de Magallanes e inicia su tránsito. El 16, horas antes de arribar a Punta Arenas, reconoce al vapor alemán *Sakkarah*, que informa no haber visto buque alguno desde su salida de Hamburgo el 10 de julio.

A 1.30 p.m. del 16 fondea en Punta Arenas. La información obtenida indica que el *Gleneleg*, inglés, con armas y pertrechos, habia recalado 12 días antes, saliendo escoltado por el transporte *Loa*. La corbeta, luego de embarcar 102 toneladas de carbón de un pontón del Gobierno chileno y de adquirir víveres a precio elevado, zarpa el 18 a 3 p.m. para el Pacífico, lo que se realiza el 20 a las 3 p.m. La escasez de carbón obliga a navegar sólo a vela. Las calmas y viento en contra no permiten avanzar más de 120 millas en una semana. Recién el 5 de setiembre el viento mejora y puede navegar a mayor velocidad. El 9 reconoce la fragata inglesa *Lupata*, salida el 6 de Antofagasta con salitre para Liverpool. De los periódicos que recibe, se conoce del cambio de Ministerio en Chile por la captura del *Rimac* y combate del *Huáscar* en Antofagasta el 28 de agosto. El 14 de setiembre a 10 a.m. fondea en Arica.

Etapa al Sur

Etapa al Norte

Vientos y corrientes

Los vientos Alisios soplan entre latitudes 10° y 25°; de ahí hasta los 40°S, los vientos son variables en intensidad y fuerza. Al sur de 49°S prevalecen los vientos del Oeste llamados "Roaring Forties". En estas latitudes su intensidad aumenta en el Otoño con la ocurrencia de frecuentes y violentas tormentas. El anticiclón del Pacífico Sur se encuentra entre 35° -36° Sur y 89°-90°-Oeste. A lo largo de la costa chilena entre 35°S-45°S, el porcentaje de nieblas varía de 5-10%.
La corriente oceánica del Oeste al chocar con el continente se divide: una rama que circula hacia el Norte a lo largo de las costas de Chile y Perú, y otra que circula hacia el Sur.

	Comienzo del Crepúsculo astronómico	Orto	Ocaso	Término del crepúsculo astronómico
Punta Arenas Lat.53°10'S.Long.70°50'O				
Hora civil local	5.17 a.m.	7.14 a.m.	4.54 p.m.	6.51 p.m.
Intervalo crepuscular	1h57m			1h57m
Horas de sol		9h40m		
Horas de noche cerrada		10h26m		
Ver explicación Nota 132				

RESULTADO DE LA INCURSIÓN DE LA *UNIÓN* A PUNTA ARENAS

31 de julio – 14 de setiembre de 1879
Horas navegadas: 1,032
Millas navegadas: 5,150
Puertos visitados: 1 – Punta Arenas. Permanece 2 días
Buques capturados: 1 – Pontón del Gobierno chileno en Punta Arenas, del cual se tomó 102 toneladas de carbón
Otros: compra de víveres en Punta Arenas.- Autonomía de 13 días versus 45 que duró el viaje, obligaron a usar un velamen viejo e incompleto, que no le permitió navegar a una velocidad aceptable, contribuyendo así a un viaje más largo de lo pensado, a lo que se sumó el tiempo tormentoso unas veces y de calma otras.





EL TRÁNSITO POR EL ESTRECHO DE MAGALLANES

1.- Miércoles 13 de agosto, ingresa al Estrecho. Permanece voltejeando toda la noche; a 5.45 a.m. del 14 inicia el tránsito.
2.- A 3p.m. fondea en caleta Borja, de donde zarpa el 15. Después de la salida se verifica encuentro con canoas de indios fueguinos.
3.- A 12 m. baraja cabo Froward, extremo sur del continente sudamericano.
4.- A 3.30 p.m. del 15 fondea en San Nicolás, de donde zarpa el 16 en la mañana.
5.- A 12m. del 16 reconoce vapor alemán *Sakkarah*.
6.- A 1.30 p.m. del 16 fondea en Punta Arenas, de donde zarpa el 18 a 12m. hacia el Pacífico, fondeando por la tarde en San Nicolás (#4)
7 - El 19 en la tarde fondea en puerto Estrecho, poco antes de Paso Tortuoso para evitar transitarlo de noche. En la mañana zarpa para el Pacífico, a cuya salida (#1) llega a las 3 p.m. del 20, iniciando la etapa hacia el Norte, destino Arica.

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

	cañones, quedando en son de combate. Se calculó llegar a Arica en la mañana del domingo.
Domingo 14 de setiembre	A 10.30 a.m. fondeó en Arica, después 45 días de "un viaje infructuoso como pesado y que nos ha tenido distante del teatro de la guerra, en el que la *Unión* tiene que prestar importantes servicios", como dijera del Campo.

Si García y García expuso antes de salir la condición de alistamiento para cumplir con éxito la tarea, ella resultaba absurda desde el punto de vista logístico; y también, desde el punto de vista de inteligencia, devenía en una operación al azar, y así no se hace una guerra. Fue evidentemente una pérdida de tiempo, desgaste de material, consumo de víveres y esfuerzo humano. 45 días durante los cuales pudo haber cumplido tareas más efectivas con el *Huáscar* o sola. Todo lo que puede argumentarse, es que fue una ocasión para que marinos experimentados como García y García y Portal, que habían navegado por el Estrecho de Magallanes y la zona de los "Roaring Forties", hicieran uso de esa experiencia para cumplir con éxito el viaje, mas no la misión. También fue ocasión para que la tripulación adquiriera más experiencia en maniobras y navegación, a pesar de la mala condición del velamen. Cabe recordar que ocho años antes Portal, al mando del mismo buque viajó a Inglaterra para recorrido general y cambio de calderas.

M. Vegas García también considera que si bien la incursión fue atrevida y se la preparó con encomiable celeridad, se emprendió en la peor estación del año, expuesta a duros temporales y a que le faltara carbón, y que en lugar de ella su presencia en nuestras costas era más necesaria. El dibujo adjunto grafica el viaje descrito.

En el *South American Pilot*, Parte II, edición 1860, que perteneciera a Grau y se encuentra en el Museo Naval del Perú, se describe la costa patagónica occidental como de clima frío, húmedo y tempestuoso, siendo el viento reinante del NO, pero si sopla fuerte desde ese cuadrante puede rolar súbitamente al Oeste y soplar más fuerte aún, generando mar montañosa y a menudo confusa. Estas tormentas del Oeste, en pleno invierno sin embargo, no duran mucho generalmente. La recalada en cabo Pilar en plena tormenta, hace recordar a quien esto escribe, una recalada similar en el viejo *Rímac* en 1946, pero en el golfo de Penas. Una anotación de del Campo se refiere a que el lunes 4 de agosto se distinguió la costa de Chile como a 40 o 50 millas. Son esos casos raros. Pero quien esto escribe también tuvo oportunidad, en un viaje en el *Rímac* en 1947, de avistar el pico del

Teide, en las islas Canarias, a una distancia de 80 millas, lo cual no era descubrimiento alguno, pues el derrotero consigna que en ocasiones se le había avistado a 120 millas. En cuanto a la navegación en la parte del Estrecho, el lector puede remitirse a lo reseñado en el *ANEXO B,* página 904 del Volumen 2, Tomo IX, de la *Historia Marítima del Perú*, pues la idea general de cómo se desarrollaba la navegación en esos parajes no había cambiado entre 1870 y 1879. Sin embargo, es interesante transcribir la impresión que le causara a J.R. del Campo:

> "Al rayar el alba, navegábamos entre dos panoramas espléndidos. El Estrecho se abría entre dos moles graníticas de imponente efecto; inmensos bosques ocultaban las faldas de las montañas cubiertas de nieve, que se levantaban hasta las nubes; y los pasos angostos estaban cercados de bosques de hayas, fresnos y otros árboles. A la vista de tan hermoso panorama, navegamos todo el día. Amaneció el jueves, con el cielo claro y estrellado; pero el tiempo cerrado en derredor. Siguió, entonces, a esas playas cercadas de árboles, que habíamos admirado la víspera, la costa prolongada y desnuda, de salvaje aspecto y sobre la cual se elevan inmensas montañas cubiertas de nieve. La lobreguez de la noche nos obligó a aguantarnos sobre la máquina, para continuar nuestra derrota tan pronto amaneciera el día".

Otro dato interesante que consigna del Campo, se refiere a la difusión de noticias. En Punta Arenas tuvieron al alcance algunos periódicos de fechas recientes, esto es anteriores al 16 de agosto. Sin embargo, en Punta Arenas, que no tenía comunicación telegráfica con ciudad alguna de Chile, ya se sabía de los desórdenes en Santiago el 30 de julio, del levantamiento del bloqueo de Iquique el 2 de agosto y la llegada de la escuadra Chilena a Antofagasta el 4, es decir, apenas 12 días antes. Es probable que esos periódicos los recibieran de naves mercantes, pero habida cuenta de la distancia cabe preguntarse: ¿cómo es que J. Williams Rebolledo no estableció algún medio de comunicación con Antofagasta para no tener que quejarse que había permanecido incomunicado durante 16 días? Sobran los comentarios.

Según anota Paz Soldán, el corresponsal de *El Ferrocarril* en Punta Arenas escribía sobre la presencia de la *Unión*, en los términos siguientes:

> "El jefe peruano llevó su generosidad con el enemigo, hasta más allá de donde le permitía llegar su carácter de beligerante; respetó el pontón del Gobierno que pudo incendiar, dejó libre una goleta chilena, la *Luisita* ya apresada; y ¡los víveres que se le proporcionaron los tomó por su justo valor!"

Así, pues, se puede concluir que los comandos navales peruanos siguieron una política naval uniforme de comportamiento en sus incursiones a puertos chilenos.

5. TORPEDOS, TORPEDERAS, REDES Y SUBMARINO

En el Capítulo II, párrafo E. "Torpedos y algo más" se ha hecho una descripción, de acuerdo con la información disponible, sobre torpedos fijos, de botalón, automóviles controlados, lanchas torpederas, redes antitorpedos, formación de una sección de torpedos, y los proyectos para hundir buques chilenos, incluida la captura de W.A. Scott en las inmediaciones de Pisagua. Para mayor información sobre tan interesante tema, de que trata este párrafo, se recomienda consultar la obra del comandante Yábar, *Las Fuerzas Sutiles*.

Y viene a punto hacer un paréntesis en las expediciones de la campaña naval para continuar el tratamiento de aquel tema, porque será en agosto, durante la 4ta. Expedición Naval, cuando se decidió el empleo, por primera vez, de un torpedo autopropulsado guiado Lay, usando al *Huáscar* en su incursión contra un buque chileno en Antofagasta. Las mentadas lanchas Herreshoff solo saldrían del Callao para el Sur en noviembre, en un viaje frustrado. Sobre la lancha torpedera enviada por Canevaro desde Inglaterra, ya se adelantó su captura en diciembre de 1879. Por todo ello, esta parte abarcará detalles pendientes como, por ejemplo, del torpedo Harvey y McEvoy, y del submarino de Blume. Cabe recordar sobre estos tres últimos, que en el Tomo IX, Volumen 2, Capítulo I, se hizo una descripción de los primeros, en particular del Harvey en el *ANEXO A* y de las gestiones iniciales de Blume en 1866, y diciembre de 1879 con una carta que se reproduce en el *ANEXO B*, de dicho capítulo.

Conforme se ha visto en el Capítulo II, el 15 de agosto fue capturado en las inmediaciones de Pisagua, el inglés W.A. Scott con tres personas más en una embarcación, por una fuerza naval chilena. De la sumaria practicada, Scott y demás fueron acusados de tener un arreglo con el Gobierno peruano para hundir mediante torpedos sus buques. La captura fue conocida por Prado y el 17 de agosto escribió a La Puerta quejándose de las circunstancias que llevaron a ella. A raíz de esta noticia, el Comandante General de Marina consideró conveniente aclarar la relación con Scott y dispuso que el Mayor de Órdenes del Departamento solicite al comandante del *Oroya*, ya en el Callao, un informe. El 3 de setiembre, el comandante Toribio Raygada dio cuenta de que, en efecto, el 19 de junio embarcó en el Callao un torpedo Harris a cargo del ingeniero Scott, y desembarcó a ambos en Pisagua. En consecuencia, el 7 de setiembre el Comandante General confirmaba ante el Ministro Mendiburu

que tal como le informase el 13 de agosto, Scott y torpedo viajaron en el transporte hasta Pisagua. Cualquier otro dato debía suministrarlo el propio Scott quien, por supuesto, no podría darlo por estar detenido en Chile[133].

5.1. EL TORPEDO HARVEY[134]

Este era un torpedo diseñado en Inglaterra, del tipo remolcado al estilo de un paraván como aquellos que se emplean en el barrido de minas, cuya descripción preparada por el capitán de fragata Gregorio Pérez, Mayor de Órdenes de la 2da. División, aparece en el Tomo IX.

El 16 de mayo, el Ministro residente del Perú en Londres, Carlos Pividal, informó al Ministro de Relaciones Exteriores M. Irigoyen que, autorizado por la gravedad de las circunstancias y de acuerdo con los señores Canevaro, Arancibia y Althaus, había contratado el 12 de mayo de 1879, con intervención del capitán de navío Ruperto Alzamora, la adquisición de algunos torpedos del acreditado sistema Harvey y obtenido nada menos que su inventor, el capitán de navío de la Real Marina inglesa, Frederick Harvey, se comprometiera a partir con ellos y algunos útiles el 2 de junio para el Perú, en donde enseñaría su manejo, no solo de este sistema, sino de otros como el McEvoy. Agregaba Pividal, que llevaba dos cajas con una marca especial y un rollo de cable, y que el Cónsul en Southampton enviaría el Conocimiento de Embarque. Finalmente, remitía el contrato suscrito para la aprobación del Gobierno, de todo lo cual fue informado el Ministro de Guerra y Marina el 26 del mismo mes por oficio de Irigoyen. Es pertinente aclarar que el inventor fue el capitán de navío de la marina inglesa James Harvey, pero que su sobrino el capitán de fragata de la misma marina, Frederick Harvey lo perfeccionó. Este último era el que había contratado Pividal.

Según el contrato, que se transcribe en la Nota respectiva, Harvey prestaría servicios en el Perú por tres meses para enseñar el uso de los torpedos, y además colaboraría en Inglaterra con los agentes peruanos en la inspección de los torpedos que viajarían con él. Asimismo el Gobierno peruano se comprometía a comprarle por el valor de 106.5£ varios accesorios para la operación de los torpedos, como: tres baterías, un cable eléctrico de remolque, un puente Wheaston, un galvanómetro estático, etc.

El 1° de junio, Pividal informaba de la salida del capitán Harvey con 12 torpedos de su invención y 25 torpedos de botalón (McEvoy duplex spar torpedo) con todos sus útiles y elementos que pudieran

necesitarse para el empleo de esa arma para la guerra marítima, "cuya importancia ha hecho de él (torpedo) en la actualidad el objeto de un estudio especial en las marinas del mundo".

Agregaba Pividal que Harvey, en su calidad de oficial de la Marina de Guerra inglesa, y en cumplimiento de los reglamentos del Almirantazgo, no podía prestar servicios a ningún Príncipe ni Estado extranjero, lo cual quedaba especificado en el artículo 1° del contrato, pero que si bien se comprometía al manejo del torpedo de su invención, dejaba en claro en otra carta que adjuntaba, que también se obligaba a hacerlo con los torpedos McEvoy.

Pividal adjuntaba la factura por los torpedos Harvey y sus útiles comprados a la fábrica Vavasseur, junto con la declaración de precio de fábrica, y la factura de los torpedos McEvoy y su precio de fábrica, todo pagado al contado. La construcción de todos esos elementos fue vigilada por el comandante Alzamora y el capitán Harvey, e iban consignados a los señores Lacharriere y Ca. en el Callao, a quienes se debería dar por el ministerio respectivo las órdenes convenientes.

Pividal concluía su nota informando, que el 2do. Vice-presidente José F. Canevaro había proporcionado los fondos para el pago al contado de todos los elementos materiales, así como pasajes, flete y sueldos adelantados a Harvey hasta el 1° de agosto.

Acompañaba a Harvey el condestable y torpedista George Futte, para asistirlo durante su permanencia en el Perú, quedando a voluntad de Futte hacer los arreglos necesarios para continuar o no al servicio del Gobierno, de estimarlo conveniente este último. En la Nota se transcribe igualmente el contrato de Futte, que tenía una duración de tres meses a partir del 27 de mayo. Ambos contratados llegaron al Callao el 4 de julio en vapor comercial, y el 10 del mismo mes se depositaban en el *Tumbes* los torpedos y demás.

Para tratar con Harvey todo lo referente a estos torpedos, el Comandante General de Marina nombró una Junta, bajo su presidencia, conformada por los capitanes de navío Federico Alzamora, Amaro G. Tizón, Camilo N. Carrillo e Hipólito Cáceres, y los capitanes de fragata Antonio C. de la Guerra y Leopoldo Sánchez, y el capitán de corbeta Manuel I. Espinosa, reuniéndose por primera vez el 16 de julio, pero aun cuando de la Haza advertía que se reunirían con Harvey las veces que éste lo solicitara, no hay información al respecto.

Para la instrucción que debía impartir Harvey, era necesario contar con una nave adecuada, y después de varios intentos fallidos para conseguirla, el Comandante General dispuso el empleo del transporte

Talismán, que tampoco dio resultado por las constantes comisiones que desempeñaba.

Por otro lado, luego de depositarse los torpedos en el *Tumbes*, el Director de la Escuela de Grumetes puso a órdenes de Harvey a cuatro de los alumnos más destacados para que recibieran instrucción sobre su operación y mecanismo, produciéndose algunos inconvenientes disciplinarios. Así pues, la instrucción no fue del todo efectiva y Harvey al cumplir el plazo de su permanencia en el Perú, informó al Comandante General de Marina que:

> "Algunos de sus oficiales han aprovechado ya lo suficiente para poner en práctica este elemento de guerra en caso de que el gobierno deseara (aplicarlo) más tarde en algún buque contrincante".

El 23 de agosto, el Comandante General de Marina tramitó ante el Ministro del ramo, una comunicación de Frederick Harvey, en la que éste recordaba que el 30 de agosto se cumplía su contrato con el Gobierno y solicitaba se le notificase oportunamente si regresaba a Europa, o si se necesitaba de sus servicios por un mes más, agregando que no había podido terminar la instrucción de los oficiales de la armada designados, por falta de un vapor aparente para remolcar el torpedo Harvey.

El Comandante General de Marina, a la par que manifestaba no tener conocimiento de los términos del contrato con el capitán Harvey, se limitó solo a elevar su nota, quedando a la espera de una decisión al respecto. Vencido el contrato, fue intención de Harvey regresar a Inglaterra en el vapor del 25 de setiembre, pero según Francisco Yábar se quedó en el Perú, sin que se sepa nada de su estadía.

El 11 de setiembre, el comandante de la fragata *Apurímac* informaba a la Mayoría de Órdenes del Departamento, habérsele presentado el señor George Futte, ayudante del capitán Harvey. Su contrato había vencido el 2 de setiembre y se le debían 8£ después de deducidas las 12£ que tenía como asignación en Londres para su esposa. Finalmente, fue contratado por la Mayoría de Órdenes a partir del 24 de octubre para continuar con la instrucción, contrato que recibió la aprobación de la Dirección de Marina el 28 de ese mes. En él se especificaba que prestaría sus servicios hasta el 2 de enero de 1880, con un sueldo de 25£ mensuales, suspendiendo las 12£ que tenía a favor de su familia.

Según el inventario realizado el 23 de octubre por el capitán de navío Manuel Palacios, todos los torpedos Harvey fueron depositados en el *Tumbes* en julio. Sin embargo, recién en noviembre se llegó a

determinar en donde estaban algunos de esos torpedos. En efecto, el 29 de ese mes, el capitán de navío Nicolás Portal, comandante de la corbeta *Unión*, acusaba recibo de un oficio del Mayor de Órdenes del Departamento, en el que le comunicaba que debía recibir el "torpedo Lay destinado a su servicio para cualquier emergencia". Portal hacía notar al respecto, que para la buena aplicación de artificios de guerra, se requería conocimiento perfecto de su mecanismo y práctica en su aplicación, y que ello era completamente ignorado por la dotación. Pedía, pues, se enseñara su manejo práctico, para "tener alguna confianza en el resultado de su aplicación".

Agregaba Portal que solo se había embarcado un torpedo Lay con destino a Arica, en donde fue entregado, manifestando que quizá había una confusión "respecto al número con los cuatro del sistema Harvey" que había en el buque y que fueran llevados por el teniente coronel Timoteo Smith y que permanecieron a bordo hasta el 1° de diciembre. También había a bordo otros dos torpedos del sistema McEvoy traidos por el mismo jefe, "los que solo son apropiados para lanchas".

El Mayor de Órdenes del Departamento, en un informe del 1° de diciembre al Comandante General, hacía notar que Portal había confundido el torpedo Lay llevado a Arica, con uno Hubbe & Hardy.

Francisco Yábar comenta que al ausentarse el torpedista Futte, el Director de la Escuela de Grumetes solicitó que se nombrara un oficial para hacerse cargo de los torpedos Harvey que quedaban en el *Tumbes*.

Esta es la historia de los torpedos Harvey y del gasto en que se incurrió, y sin que fueran empleados en momento alguno desde su llegada al Callao en julio de 1879 hasta el 10 de abril de 1880, cuando los remanentes de la escuadra quedaron confinados dentro de la Dársena. Por algo, los británicos los retiraron de sus buques en enero de 1880.

5.2. VAPOR ARNO[135]

Tal como se comenta en el Capítulo II, Prado en cartas a La Puerta le comunicó haber adquirido el vaporcito *Arno*, y recomendado la compra del *Princesa Luisa*, dando algunos detalles relativos a esas decisiones. Pero el 28 de agosto, el Comandante General de Marina dio cuenta al Ministro del ramo haber recibido también una carta particular del Director Supremo de la Guerra, comunicándole haber

suscrito un contrato con el dueño del vapor *Arno*, cuya labor en el Sur había sido la de abastecer de agua a las guaneras. Transcribió los términos del compromiso, que a su modo de ver no podían ser más cómodos, iguales a los que detallase a La Puerta, y que eran como sigue:

> "Son de cuenta del Gobierno todos los gastos, desde su traslación de este puerto (Arica) al Callao, colocación de calderas y demás reparaciones que necesita el buque hasta ponerlo en estado de servicio. Entonces el Gobierno si le agrada lo podrá comprar; mas si no le conviene comprarlo, se servirá de él gratis por todo el tiempo que dure la guerra, bajo la condición de que si se pierde en ella, se obliga a pagar su valor que se estipulará previamente una vez que quede compuesto".

El *Arno* solo llegó al Callao el 12 de setiembre, y al día siguiente el Comandante General puso este hecho en conocimiento del Mayor de Órdenes del Departamento, así como del oficio que recibiera el 30 de agosto junto con una copia del contrato firmado por el Supremo Director de la Guerra. Dispuso, pues, que el Mayor de Órdenes hiciera que el Constructor Naval y el Maestro Mayor de Calafates lo inspeccionasen y formulasen el presupuesto, los pedidos, soliciten su ingreso al dique, se calafateen su casco y cubierta, etc. Este proceso culminó el 21 de setiembre al informar el Mayor de Órdenes haberse dado cumplimiento a las disposiciones. Por supuesto, que luego de ingresado a dique habría que formular un reajuste del presupuesto y de los trabajos por realizar. El 27, el Comandante General elevó todo el expediente al Ministro del ramo. Estando ya en dique, se determinó que el *Arno* tenía rota la quilla y le faltaba el falso codaste, lo cual demandaba un nuevo presupuesto. Mientras se daba curso a las aprobaciones de todos los pedidos, jornales, dinero para la Caja Fiscal y demás, el Comandante General pidió a la Factoría Naval iniciar las reparaciones.

En efecto, el 2 de octubre el Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista, capitán de navío Federico Lara, dio cuenta al Director de Marina de un oficio del 25 de agosto del Comandante General de Marina referente al vapor *Arno*, en que le explicaba haber recibido del Excmo. señor general, Supremo Director de la Guerra, con fecha 21 de agosto, una carta que contenía prácticamente lo mismo que se ha mencionado en las cartas de Prado sobre el tema. El Comandante General decía a Lara que le hacía esa trascripción para su conocimiento, advirtiéndole que a la caldera que se remitió a la Factoría se le debía hacer las alteraciones que el dueño del vapor tuviera a bien indicarle.

Lara manifestó al Director de Marina que, en efecto, a los pocos días de recibir el oficio del Comandante General, llegó la caldera a la Factoría, la cual una vez compuesta debía montarse en el *Arno*. Sin embargo, manifestaba Lara, como las obras en la caldera, hélice y demás partes demandaban gastos para los cuales no había autorización del Ministerio hasta ese momento, estimaba que debía tener conocimiento de la situación. Conviene recordar que la Factoría Naval dependía directamente del Ministro de Guerra y Marina. Lara, pues, manifestaba lo que sigue:

> "Respetando yo la procedencia de la orden (del Comandante General) he hecho preparar al efecto los materiales necesarios dando principio a la obra, pero cumpliendo con mi deber, suplico a US. se digne recabar la orden respectiva para los trabajos indicados, pues como US. sabe bien es de necesidad para la contabilidad de la oficina a mi cargo, tener un comprobante que justifique el consumo de materiales así como los gastos que demandan los jornales de los operarios que se ocupen en las obras del buque que motiva este oficio".

El 4 de octubre, el Ministro Mendiburu dispuso que se efectuaran todos los trabajos señalados por la Comandancia General para que el *Arno* quedase listo, llevándose cuenta documentada de todo el gasto.

El 21 de setiembre, Prado manifestaba a La Puerta que si el *Arno* y el *Princesa Luisa* realmente andaban de 11 a 11½ m.p.h. como se asegura, se les debía montar cañones aparentes a popa y proa. Este pequeño vapor junto con la lancha *Urcos* y otras más, tendría activa participación en la defensa del Callao en 1880.

5.3. REDES ANTITORPEDO[136]

Al tratar este tema en el Capítulo II, se avanzó hasta setiembre, cuando el Comandante General de Marina envió al Ministerio de Guerra y Marina los oficios de 9 y 17 de setiembre explicando que la situación había sido descrita en un oficio del 22 de agosto al Ministro de Guerra y Marina.

En efecto, en esta fecha, el Comandante General de Marina informó haber iniciado un expediente a raíz de una nota en que se manifestaba el convencimiento del Director Supremo de la Guerra de haber ordenado a la Comandancia General se fabricaran dos redes para los monitores, y que además creía necesario se fabricasen para los demás buques de guerra y transportes. Pero antes de entrar en materia, el Comandante General manifestaba haber dado las órdenes para que en el Arsenal se fabricara, según las dimensiones del

Atahualpa, una red para éste y otra que se enviaría a Arica para el *Manco Cápac*.

Recordaba en aquel oficio, que por un decreto supremo del 16 de abril se ordenó la fabricación de redes de piola alquitranada según una oferta de Washington Jacobs. Pero como este individuo demostrase no tener la práctica ni conocimientos apropiados, el Comandante General consultó al Ministro del ramo si los comandantes del *Atahualpa* y *Manco Cápac* debían formular los respectivos pedidos por materiales. El 21 de abril por otro decreto, el Ministro dejó sin efecto el anterior y, por lo tanto, no había por qué formular pedidos. Así pues, en la creencia de que dicho proyecto estaba abandonado, el Comandante General recibió una carta particular del Ministro Mendiburu manifestándole, que el Director Supremo de la Guerra deseaba que cuando el *Huáscar* saliera para el Sur (en julio) llevase una red. Con este motivo el Comandante General también dirigió una nota particular al Comandante General de la 1ra. División Naval y comandante del *Huáscar*, Grau, pidiéndole su opinión. Al día siguiente, 6 de julio, zarpó el monitor sin tener respuesta, y como además el Ministro del ramo le hubiera hecho entender que desde abril habíase encargado la fabricación en el exterior de redes de metal, quedó en la creencia de que no debía tratar sobre la materia, pues confiaba en su recepción y uso.

Esta era la síntesis de lo ocurrido desde el 16 de abril hasta el 22 de agosto sobre redes antitorpedo, y de ahí la manifestación al Ministro del ramo de que esa Comandancia General "celosa del cumplimiento de las disposiciones del Supremo Gobierno, no ha faltado en lo menor en este asunto, desde que no ha recibido orden alguna sobre la construcción de contratorpedos, a excepción de la citada (16 de abril) que quedó sin efecto".

El 25 de agosto el Mayor de Órdenes del Departamento daba cuenta al Comandante General de Marina, haberle comunicado el comandante del *Atahualpa* sobre la confección de redes de cabo para protegerse de torpedos, en el sentido de que en vez de fijar las redes al costado de los buques, era mejor tenerlas fondeadas a cierta distancia, pues en la otra manera había problemas con los arbotantes y cuando se recogieran las redes la cubierta quedaría obstruida con las 18 perchas que se necesitaban, como mínimo, para un costado. El comandante estimaba que para cada buque la red debía tener 250 pies de largo por 15 de ancho, dividida en secciones de 25 pies para facilitar su manejo, necesitándose 10 secciones por costado. Si se deseara rodear cada monitor por completo, habría que aumentar 10

secciones, además de 4 para proa y popa.

El 5 de octubre el Comandante General de Marina ofició al Ministro del ramo, manifestándole que ya el 17 de setiembre le había dado cuenta de la fabricación de una sección de red con "fondos de su propiedad", ensayo que había dado por resultado "existir expeditas cinco secciones de 24 pies de largo por 15 de ancho a un costo de 817.80 soles", y tal como dijera en ese oficio se necesitaba un total de 32 secciones para cualquier tipo de buque, y no solo para los monitores. El Comandante General había creido por conveniente solicitarle una decisión sobre este asunto, pues si bien era cierto que "es demasiado costoso el aparato, no lo es menos que con él puede impedirse la pérdida de elementos de guerra de gran valor e irreemplazables en las actuales circunstancias". El Ministro La Cotera aprobó los pedidos por merlín y piola alquitranada.

5.4. EL TORPEDO LAY Y SU COMPETIDOR SNYDER[137]

El 9 de junio, el Encargado de Negocios del Perú en los Estados Unidos, J.C. Tracy, informaba al Ministro de Relaciones Exteriores, haber recibido de la Casa W.R. Grace & Co. de Nueva York, una solicitud de apoyo para el embarque y transporte de armas y pertrechos de guerra para el Perú en particular por el istmo de Panamá, en donde la P.S.N.C. se rehusaba a embarcarlos. En este caso especial, para agilizar los trámites en el istmo, Grace estaba enviando al Sr. W.W. Rowley quien era precisamente el experto en torpedos del sistema Lay. Así pues, Tracy redactó para el Cónsul del Perú en Panamá, autoridades y amigos del Perú, una carta de presentación para Rowley, requiriendo que lo ayudasen con sus buenos oficios en el despacho de sus asuntos.

El 3 de agosto, en carta a La Puerta, Prado le recordó haberle pedido que de los cuatro torpedos Lay listos en el Callao, se le enviaran dos en el vaporcito de Speedie, pero reconsiderándolo con más detención, corrían el riesgo de ser capturados por el enemigo, y por lo tanto, era más seguro que los llevara al Sur un transporte. Los otros dos, continuaba, debían colocarse en las cercanías de la isla de San Lorenzo, en previsión de que pudiera establecerse el bloqueo del Callao, o de que el *Loa* y el *Amazonas* incursionasen por allí en busca de presas.

El 5 de agosto, la Casa Grace Bros. & Co. del Callao entregó, por orden del Comandante General de Marina, al capitán de navío Manuel Palacios, el inventario, relación de personal y otros asuntos más, que

le sirvieron al Comandante General de Marina para presentar al Ministro de Guerra y Marina un informe exhaustivo sobre los torpedos del sistema Lay, tal como está descrito en el Capítulo II mencionado. Es interesante, sin embargo, transcribir los conceptos con los cuales Grace cerraba su carta.

> "Antes de concluir nos permitimos confirmar en esta nota lo que le hemos indicado a US. verbalmente, que la gran utilidad de estos instrumentos será la "defensa de los puertos y de los buques de la Escuadra surtos en los puertos, manejados o de tierra o de los monitores para proteger en particular estos últimos que estando cerca de la playa protegidos con estos torpedos, el enemigo no podrá ofender con espolón sino a gran riesgo de ser destruido". Para este fin es necesario que el Gobierno nombre 6 u 8 oficiales para que sean instruidos en todo el manejo del instrumento; para así poder dispensar de los servicios de los expertos que son tan costosos. Hemos creido conveniente demostrar estos puntos a US. para que se sirva resolver lo que más convenga".

El 14 de agosto, Prado escribió a La Puerta felicitándolo por haber concluido el trato con Rowley, pareciéndole bien que hubiera aceptado los deseos de que se expidieran despachos de teniente y subteniente de nacionales a favor de los ejecutores, esto es, Haight y Chester.

El 20 de agosto Prado escribió a La Puerta, comentándole que don F.H. Snyder, presidente de la Sociedad Hubbe y Hardy, constructores de torpedos, como se ha explicado en el Capítulo II, lo había visitado cumpliendo la indicación que recibiera en Lima. Prado decía, que como para una guerra que se anticipaba sería de larga duración, no serían suficientes los diez Lay comprados, había hecho otro contrato con aquella Sociedad por otros diez de su invención.

Decía Prado que Snyder le había asegurado la superioridad de su sistema y eficacia de sus aparatos respecto al Lay, en razón de su menor peso y volumen, facilidad para su operación y mayor andar. Snyder quedaba comprometido a realizar una prueba en el Callao, y de ser satisfactoria, sin la menor duda, debía ejecutarse dicho contrato, porque en las circunstancias presentes no quedaba otro recurso que aprovechar de las ventajas que prometían esos torpedos, "que pueden proporcionarnos un éxito grande, acaso decisivo en la guerra; y con tanta más razón desde que Snyder se compromete a dirigir él mismo sus torpedos, a condición de que se le acuerde la misma retribución ofrecida a los del sistema Lay".

Proseguía Prado explicando a La Puerta, que los torpedistas Lay y Snyder solicitaban una lancha Herreshoff para asociarla en sus operaciones, con las de su invento, prometiéndose de esta combinación resulta-

dos más positivos. Como eran dos los botes de que se podía disponer, no parecía haber inconveniente alguno para que se asignara uno a cada torpedista, a condición de que fueran al Sur para hacerse cargo de ellas.

Sin embargo, en la misma fecha Prado modificaba su idea al conocer que en el Callao solo había una Herreshoff, en tanto que la otra seguía en Panamá. En este caso, si de la prueba que realizara Snyder resultaba que sus torpedos eran superiores a los Lay, entonces sería preciso y conveniente asignar esa lancha a Snyder, amén de que este torpedista demostraba más empeño, entusiasmo y resolución en ejecutar la operación que los expertos del Lay, a quienes se podría ofrecer la otra lancha cuando viniese de Panamá.

El 1° de setiembre, Prado escribió a La Puerta manifestándole que en su anterior (no habida) le había puntualizado el resultado negativo del ensayo de los torpedos Lay en Antofagasta. Desconocía si ello se debió a la incompetencia de los que los manejaron, pero sea como fuere, "no debía pagarse el precio estipulado mientras los contratistas no comprobasen la eficiencia de dichos torpedos, por medio de experimentos y ensayos prácticos que rindan en el Callao, y que debieron haberlos verificado antes de que viniesen al Sur, como que a ello estaban obligados por los términos del contrato". Se refería obviamente, al ataque del 28 de agosto por el *Huáscar* en Antofagasta, lo cual se verá en detalle al tratar de la próxima expedición.

En carta de la misma fecha, Prado escribía a La Puerta que el ingeniero Arancibia, que estuviera en el *Huáscar* a cargo de los torpedos, lo enviaba al Callao con varios objetivos: Primero para procurarse un generador de gas que era indispensable para regularizar el manejo de los torpedos Lay; segundo, para comparar los torpedos Lay con los de los sistema Hubbe & Hardy, y Herreshoff, examinarlos detenidamente y estudiar su manejo, y tercero, para que trajera un obrero mecánico que se necesitaba.

A raíz de una conversación particular entre el Vice-presidente La Puerta y el Comandante General de Marina, de la Haza, el 3 de setiembre, éste pidió al Jefe de la Sección Máquinas de Guerra, capitán de navío Manuel Palacios, una serie de datos sobre los torpedos Lay y la lancha Herreshoff. El 4, en efecto, Palacios informó solo sobre los cinco torpedos que tenía a su cargo en el Callao, pues los otros cinco estaban en el Sur, a disposición de Prado.

De los cinco en el Callao había dos totalmente listos, pero si la Comandancia General ordenaba desarmarlos y encajonarlos para su despacho, ello tomaría día y medio a partir de la recepción de la orden. Sin embargo, ante un probable envío fuera del Callao en un

transporte, Palacios sugirió no encajonarlos, sino enviarlos armados pero sin el fulminante ni la dinamita, la cual se colocaría ya en su destino. Para conducirlos al costado del transporte en el muelle dársena, contaba con un carro especial. Para su manejo recomendaba al capitán de corbeta Manuel María Carrasco acompañado de un peón, bastante bien preparado en armarlos y desarmarlos. Los conocimientos adquiridos por Carrasco, decía Palacios, le hacían "consentir que la dirección de ello tendrá buen efecto".

Despachados esos dos torpedos, quedarían en el Callao tres, que no estaban listos por no haber recibido hasta el momento los ingredientes pedidos a Grace & Co. del Callao, para producir el gas carbono, indispensable para cargar sus depósitos o caldero, lo cual tenía que efectuarse antes de armarlos, y también para preparar las baterías eléctricas. Tan pronto se pudiera producir el gas carbono, los torpedos quedarían listos, advirtiendo empero de la necesidad de contar con 5,500 libras de hielo para poder producirlo.

Al requerir datos sobre la lancha Herreshoff, el Comandante General quería saber sobre su estado, posibilidad de blindarla, fecha en que estaría lista y en suma, las ventajas que de ella se podía esperar si operaba "por sí, o acompañada de los torpedos Lay", es decir, si usaba estos últimos en vez de los de botalón de la lancha.

Al respecto, Palacios informó que la lancha había llegado de Panamá al depósito en secciones, y se estaba trabajando aceleradamente en el ensamblaje de las mismas, habiéndose iniciado el 3 de setiembre el blindaje de la parte superior con planchas de acero, lo cual no afectaría su andar ni gobierno. Estaría lista para ponerla en el agua el martes 9 de setiembre; y para dejarla en estado de navegar, se necesitarían unos 15 días (24 setiembre). Además se trabajaba en la preparación de su máquina.

Respecto a las ventajas cuando estuviera en operación, Palacios opinaba como sigue:

> "Creo que su éxito será infalible con los torpedos Lay, y no así con los torpedos que a ella pertenecen, porque hay que diferenciar entre largar y dirigir desde una distancia cualquiera que sea de 1 ½ millas, distante del objeto que ha de ofenderse, al de acercarse con los torpedos propios hasta tocar con los objetos que se quisieran dañar".

Palacios era pues, muy claro: el ataque sería más eficaz si se disparaba un torpedo automóvil Lay controlado desde la lancha, que si se efectuaba con el torpedo de botalón de la propia lancha obligada a hacer contacto con el blanco.

Finalmente, Palacios consideraba haber contestado a todos los

interrogantes del Comandante General de Marina, excepto el andar de la lancha, pues para ello había que esperar sus pruebas en la mar.

Con la respuesta de Palacios en su poder, el Comandante General de Marina ofició el 5 de setiembre al Ministro Mendiburu, informándole en primer término haber tenido una reunión particular con el Vice-presidente La Puerta referente a la situación de torpedos existentes en el Callao y la lancha Herreshoff.

Del informe de Palacios que adjuntaba, estaba claro que a cargo de este jefe en el Callao había cinco, de los cuales de la Haza había ordenado desarmar y encajonar dos para facilitar su embarque, cuando lo ordenase el Ministro. Los tres restantes, solo quedarían listos luego que Palacios recibiera los mixtos para su carga, y para ello se necesitaban 5,500 libras de hielo, tal como lo había explicado. En cuanto a las personas que debían viajar a cargo de los dos torpedos encajonados, y en vista de lo informado por Palacios, dejaba la decisión a criterio del Ministro, aunque advertía, que ya La Puerta tenía conocimiento que Grace ya había designado a una persona.

En cuanto a la lancha, manifestaba de la Haza que de acuerdo a lo informado por Palacios, se la pondría en el agua el martes 9 de setiembre, necesitando de otros 15 días para dejarla lista, después de los cuales se le probaría en la mar para determinar la fuerza de la máquina y su andar.

Interpretando el Comandante General el informe de Palacios expresaba que éste había opinado como sigue:

> "Los efectos de esa lancha a vapor serán infalibles, haciendo uso de los torpedos Lay, y no los de su autor Herreshoff, fundándose en que mientras estos tienen que aplicarse a distancia de una milla, aquellos deben acercarse hasta tocar con los objetos que se pretende dañar".

Esta redacción, en realidad, daba a entender exactamente lo contrario a lo expresado por Palacios. Finalmente, el Comandante General de Marina, consideraba que tanto el Vice-presidente La Puerta como el señor Ministro Mendiburu, quedaban enterados de la situación de los torpedos Lay y lancha Herreshoff en el Callao. Reiteraba eso sí, la necesidad de que la Caja Fiscal del Callao comprase las 5,500 libras de hielo para el alistamiento de los tres que quedarían en el Callao.

El 14 de setiembre, el Ministro Mendiburu en su proveido dispuso lo siguiente:

a. El acuse de recibo;
b. Que sin orden del Ministerio nadie podía disponer el uso de un torpedo Lay en la lancha Herreshoff, lo cual sería resuelto por el

Vice-presidente oportunamente;

c. Que se transcribiera el oficio del Comandante General de Marina del 7 de setiembre, al Secretario Álvarez, de la Dirección Suprema de la Guerra, diciéndole "que se está activando lo que falta con el mayor empeño";
d. Que se ordenase a la Comandancia General de Marina activara los trabajos en la lancha;
e. Que le parecía exagerado el pedido de hielo, pero que se había ordenado que la Caja Fiscal proporcionara las cantidades de hielo que a juicio de la Comandancia General fuesen necesarias, bajo su exclusiva solicitud;
f. Que se oficiara al Ministro de Hacienda para que ordenase a la Caja Fiscal proporcione todo el hielo que pidiese la Comandancia General para la preparación de los torpedos.

El 10 de setiembre, sin embargo, el Comandante General de Marina al contestar un oficio del 16 de agosto del Ministro Mendiburu, volvió al tema del inventario de torpedos Lay y adjuntó un informe de Palacios del 19 de agosto con la distribución de los 10 torpedos Lay entregados por Grace, al que se ha hecho referencia en el Capítulo II, y en donde se demostraba que:

- 3 fueron enviados a Iquique antes de que Palacios se hiciera cargo
- 2 fueron enviados a Arica en el *Chalaco*
- 2 estaban encajonados y listos a órdenes del Gobierno
- 3 estaban armados, faltándoles el mixto

Según el Comandante General, la Casa Grace del Callao no había dado instrucciones a Palacios, y que los gastos de preparación hasta el 31 de julio corrieron a cargo de Grace; aquellos de alimentación de los trabajadores por intermedio del Arsenal a partir del 1° de agosto.

Por cuenta del Gobierno estaba el experto Haight con 250 dólares oro americanos por mes, más hotel y alimentación. Los operarios a jornal diario, según planillas del Gobierno. Los pedidos de artículos varios los atendía el Gobierno.

El 19 de agosto Palacios informó también haber recibido la lancha Herreshoff, que sería armada por dos mecánicos proporcionados por Grace, pero a sus órdenes. Sueldo y rancho a cargo de Grace.

El 15 de setiembre el proveído del Ministro Mendiburu fue como sigue:

a. Que Grace informara si había dado las instrucciones a Palacios para atender con acierto a los torpedos Lay.
b. Que Grace informase si los servicios del experto Haight eran todavía necesarios, pues eran de alto costo. Si lo eran, que fuera a Arica a cumplir sus compromisos, pudiendo a la vez llevar los dos

torpedos Lay que estaban listos.

La Casa Grace cumplió con informar sobre el punto (a), manifestando haber dado a Palacios cuantos datos necesitaba y "hemos constantemente prestado nuestro tiempo y esfuerzo para atender como corresponde al éxito deseado de los torpedos Lay".

Sobre el punto (b), Grace decía que aun cuando los servicios de Haight eran costosos, "son en nuestra opinión muy importantes en Arica y recomendamos que sea mandado allí en el día a disposición del señor Director de la Guerra".

En otro proveido del 21 de setiembre, el Ministro Mendiburu dispuso:

a. Que al haberse tomado acción sobre varios temas, se tuvieran presente todos los datos contenidos en el expediente y,
b. Que se diera orden para que el experto Haight viajase en el primer vapor a Arica, para ponerse a órdenes del Director Supremo de la Guerra.

El 18 de setiembre, Palacios informó al Comandante General de Marina que al observar los preparativos del experto Haight suponía que marchaba al Sur por orden del Supremo Gobierno. Esta suposición parecía tener cierto fundamento, pues Haight había mandado preparar un gasómetro de los tres que había en el depósito del Callao agregándolo a los dos torpedos ya encajonados por disposición de la Comandancia General, a entregarse solo con su orden. Ambas cosas estaban ya listas. A ello se agregaban seis botellas de ácido sulfúrico que Grace remitiera al depósito a cuenta de un pedido de ingredientes que se le hiciera, y éstas más otras cuatro que ya había, completaban 10 que irían con los dos torpedos citados. Todo esto también ya estaba listo.

Hasta ese momento, la Casa Grace no había entregado los demás ingredientes pedidos, no quedando en el depósito ingrediente alguno con que cargar los torpedos que quedaban en el Callao, aparte de que el experto también viajaba.

El informe que pasaba Palacios a la Comandancia General era con el objeto de que conociera que por falta de ingredientes y viaje del experto, no se podría alistar los tres torpedos Lay que quedarían en el Callao, luego de despachar los dos encajonados. Solo uno de esos tres tenía en su caldero 40 libras de gas carbónico.

El mismo 18 de setiembre, el Comandante General de Marina pidió informe a la Casa Grace, la que el 19 contestó:

a. Que el experto Haight viajaba a Arica con el Ingeniero de Estado Arancibia, con la aprobación del Gobierno;
b. Que llevaba los dos torpedos Lay ya listos, y como la Casa Grace

había traido tres máquinas generadoras de gas, Haight llevaría una a Arica para cargar allí los torpedos que pudieran estar sin gas, dejando las otras dos máquinas en el Callao;

c. Que también llevaba 10 damajuanas de ácido sulfúrico para lo que se necesitara en Arica;
d. Que como ni en Callao ni en Lima hubiera bicarbonato de soda, no se había entregado a pesar de estar pedido, razón por la cual no se podía dejar cargados los tres del Callao;
e. Que en un vapor mercante o en el *Oroya*, venían 30 barriles de bicarbonato de soda, previsoramente pedidos a Estados Unidos. Cuando llegasen, debía remitirse 18 al Sur, que según Haight eran suficientes para cargar los torpedos en esa zona. Los otros 12, quedarían en el Callao para la carga de los tres torpedos que quedaban;
f. Que a excepción del bicarbonato, todos los demás ingredientes habían sido entregados oportunamente a Palacios.

El 19 de setiembre el Comandante General de Marina ofició al Ministro del ramo sobre el viaje del experto Haight a Arica que informase Palacios, en base al alistamiento de algunos artículos y ácidos del depósito que estaba efectuando. Que habiendo pedido información a la Casa Grace, ésta lo confirmó conforme al documento que adjuntaba.

El proveido del Ministro de 21 de setiembre, decía:

a. Que Haight marche al Sur en el primer transporte, llevando los 2 torpedos Lay que estaban encajonados y listos, el aparato generador, el aceite sulfúrico y demás artículos, reservándose para la llegada del bicarbonato de soda el proveer las necesidades de Arica y de los torpedos que queden en el Callao;
b. Que esto se comunique a la Secretaría de la Dirección Suprema de la Guerra.

Por otro lado, el 5 de octubre el Comandante General de Marina ofició al Ministro del ramo, elevándole un oficio del 29 de setiembre del capitán de navío Manuel Palacios, por el que daba cuenta del "éxito de la comisión de jefes y oficiales" nombrada por la Comandancia General de Marina para que adquiriesen los conocimientos teóricos y prácticos en el manejo de los torpedos Lay. Los únicos que han "aprovechado" las lecciones del experto Haight fueron el capitán de corbeta Manual M. Carrasco, y los tenientes 2° B. Carrasco y M. Fernández Dávila, "quienes con la mayor contracción se han dedicado al estudio de aquellos proyectiles".

El 24 de octubre en carta a La Puerta, Prado le comentaba que como no se sabía por donde se presentarían los chilenos, había creido conveniente mandar en el vapor de la fecha a los torpedistas Haight y Snyder, quedándose allí con Hardy. Haight era un mecánico muy inteligente y con buena voluntad; podía prestar muy útiles servicios en el arreglo de torpedos, y aún enseñar su manejo y dirección. La organización general del ramo de torpedos debía encomendarse al ingeniero Eulogio Delgado, a quien consideraba muy aparente para el caso, tanto en sus relaciones personales con los torpedistas, como por sus conocimientos profesionales sobre la materia.

5.5. LANCHAS TORPEDERAS

5.5.1. Lanchas Herreshoff: República *y* Alianza[138]

En el párrafo anterior se ha adelantado la situación de la única lancha Herreshoff venida en secciones desde Panamá y de cuyo ensamblaje y preparación estaba encargado el capitán de navío Manuel Palacios, con la cooperación de dos mecánicos a sus órdenes suministrados por la Casa Grace del Callao. El último informe de Palacios indicaba que luego de ser puesta en el agua el martes 9 de setiembre, se necesitarían unos 15 días más para empezar pruebas navegando. La realidad no fue así, como se verá.

La segunda lancha Herreshoff, N° 55, terminó de construirse en Estados Unidos en agosto, llegando al istmo el 28 en el vapor *Colón*, junto con el coronel Lara, aunque según la Casa Grace, el 6 de setiembre ya se encontraba en Panamá. Esta lancha fue traida al Callao en el *Oroya* en el viaje realizado entre el 12-23 de setiembre.

La preocupación de Prado por contar con las lanchas-torpedo rayaba en obsesión y le hacía aceptar cualquier cosa. Así, por ejemplo, en una carta a La Puerta del 8 de setiembre, le expresaba que un coronel Larrañaga, don Augusto Barrenechea y el Ingeniero Lacombe, estaban empeñadísimos en manejarlas, y creía que sería bueno aprovechar del entusiasmo y decisión de estos caballeros para que vinieran a cargo de un torpedo, después de que se instruyeran perfectamente en su manejo práctico ¿Y los oficiales de marina que se habían venido preparando?

Su obsesión por las lanchas torpedos como solución al desbalance en poder naval, se manifestó en una carta del 17 de julio a La Puerta, en la que le decía haberle llamado la atención la noticia de

Lara asegurándole haber puesto en conocimiento del Gobierno, la excelencia de las lanchas Herreshoff que se construían en Estados Unidos. Creo, decía Prado, que estamos en el caso de "vender la camisa" para conseguirlas a todo trance. "Sensible es, continuaba, que el *Talismán* haya dejado en Panamá una de esas lanchas que pudo conseguirse mediante el concurso de la Casa Grace, y se hace indispensable que a costa de cualquier sacrificio obtengamos las otras cinco que ya están en construcción contratadas por Lara". Como se ha explicado, éstas no tuvieron la aceptación de la Casa Grace, y jamás llegaron al Perú.

El 7 de agosto, en carta a La Puerta, le dice Prado que espera se le remitan las lanchas torpedo que juzgaba ya habían llegado de Panamá. Y agregaba, que "será preciso traer de Europa y Estados Unidos todas las que se consigan porque ya que no tenemos blindados, siendo aquellas tan buenas y eficaces, nos servirán admirablemente y podremos atacar a los buques enemigos en cualquier parte".

La concepción de Prado del empleo de las lanchas torpedo, se aprecia en la carta del 10 de agosto a La Puerta, en la cual le decía:

> "El *Huáscar* puede buscar al *Blanco*, el cual no rehusará 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 torpedo que ya habrán llegado de Panamá, la una mandada por Canevaro de Europa y la otra que Grace ha hecho venir de Estados Unidos".

Luego, continuaba en estos términos:

> "Los botes o lanchas torpedo aprovechadas oportunamente pueden darnos hasta la victoria, porque se pueden usar no precisamente al comprometer el *Huáscar* en un choque con un blindado, sino de noche en el lugar que se encuentre el enemigo y con toda seguridad de buen éxito. El *Huáscar* llevando un bote torpedo puede acercarse sin ser visto en noche oscura a una distancia de la que puede conocer los buques enemigos, y desprender el bote torpedo contra ellos con seguridad.
>
> Mándemelos pues, decía a La Puerta, sin pérdida de tiempo, principalmente hoy que el enemigo no se mueve todavía. Mañana quizá sería tarde, o por lo menos muy riesgoso".

Lamentablemente, su desconocimiento de ese tipo de arma y de su empleo, lo llevaba a escribir en los términos que se acaban de citar, pero de las explicaciones que se han dado en párrafos anteriores sobre torpedos y lanchas torpederas, ya el lector debe tener un claro concepto de sus capacidades y limitaciones.

El 14 de agosto, Prado escribió a La Puerta urgiéndole a que le enviara las lanchas Herreshoff traidas por el *Limeña* desde Panamá,

pues debemos "aprovechar de la ocasión para usarlas contra la escuadra enemiga, antes de que les vengan a los chilenos, las que sabemos han comprado y contratado en bastante número en Estados Unidos. De paso, le urgía el envío de rifles y sobre todo, de las ametralladoras que también habían debido llegar de Panamá. Respecto a las lanchas, resulta aparente que Prado estaba mal informado respecto a su llegada al Callao y condición en la que arribaron, que solo les permitió estar listas en noviembre, como se verá.

El 16 de agosto escribió Prado a La Puerta, en el sentido de que no tenía como encarecerle la urgentísima necesidad de que sin pérdida de tiempo, "trabajándose día y noche" se armen y se me manden inmediatamente las dos lanchas torpedo traidas de Panamá por el *Limeña*. "Acaso ellas, decía, 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 la oportunidad que tal vez no se vuelva a presentar de encontrarse diseminadas las naves contrarias, pues como sabe Ud., le decía a La Puerta, 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. Para consultar la seguridad en la venida de las lanchas torpedo en uno de nuestros transportes, quizá será conveniente que vaya el *Huáscar* para escoltarlo. Si Uds. opinan del mismo modo, dígamelo por telegrama para mandarlo en el acto al Callao".

No hay duda, Prado andaba despistado acerca de las lanchas en el Callao. En otra carta dice que el *Talismán* trajo las dos; en esta dice que fue el *Limeña*. Además, también lo estaba en cuanto a la condición en que había llegado la primera, que se repetiría en la segunda a llegar a fines de setiembre.

El 3 de setiembre Prado, en carta a La Puerta, volvió a insistir en hacer cualquier sacrificio para comprar las lanchas contratadas por Lara. "Tal vez, escribía Prado, en la aplicación oportuna de estos poderosos elementos estriba el éxito definitivo y favorable de esta campaña"; y a los pocos días, el 8, reclamaba la venida de las lanchas sin pérdida de tiempo, porque tal como se lo había manifestado, "solo con ellas podemos acertar un golpe al enemigo que acaso de un resultado definitivo en esta guerra". Días después, el 21 volvía a manifestar Prado que se hiciera cualquier esfuerzo para comprar las lanchas Herreshoff contratadas por Lara, "porque si no las compramos es seguro que las tomarán los chilenos, que están haciendo activas diligencias con tal objeto, y nosotros debemos evitar a todo

trance que el enemigo consiga ese elemento poderoso de guerra".

Después del 8 de octubre, escribió con frecuencia a La Puerta, urgiéndole el envío de las lanchas, dispuestas y listas para combatir dondequiera que se encontrase el enemigo; en otra expresaba que las lanchas podían dar un audaz golpe de mano que acaso cambiase nuestra situación; en otra, que la lancha torpedo era la salvación; en otra, que solo nos quedaban los torpedos para combatir el poder marítimo del enemigo; y en una última de noviembre, expresaba que desde hacía tiempo venía diciendo y que ahora lo repetía, "que ¡si con las lanchas torpedos no procuramos y conseguimos echar a pique uno o los dos blindados enemigos, la situación es por demás grave! ¡Y estas lanchas no tienen cuando venir!"

El 9 de octubre, Prado le comentaba a La Puerta, que por telegrama de este día, había pedido el envío de una lancha torpedo escoltada por el *Talismán*, para el cual se consideraba corría un gran riesgo, que había de afrontar pues en breve no podrá venir de hecho. Su principal tarea sería la de suministrarle carbón a la lancha, la cual a su vez debía venir en capacidad y aptitud de combatir al enemigo en dondequiera que estuviese. Inicialmente había preferido el *Oroya* que tenía más andar, pero enterado de que a su regreso de Panamá tenía que resolver problemas serios de máquinas, había pedido el *Talismán*. Sin embargo, Prado abrigaba la esperanza de que la reparación del *Oroya* concluyera oportunamente y así escoltara a la lancha torpedo. Lo importante en último caso, era tener en el Sur la lancha cuanto antes, pero Prado decía preferir el *Oroya*, "porque no quiero hacer peligrar un buque por apresurar la remisión de la lancha y de los artículos que ahora más que nunca deben venir con toda seguridad".

El 9 de octubre, el Encargado de Negocios del Perú en Estados Unidos, J.C. Tracy, informaba al Ministro de Relaciones Exteriores haber recibido el 7 de ese mes, su nota N° 48 Reservada para que, por indicación del Ministro de Guerra y Marina, gestionase con W.R. Grace de Nueva York, la continuación de la construcción de las cuatro lanchas torpedos Herreshoff encargadas por el coronel Enrique Lara, conforme se explicara en el Capítulo II. Manifestaba Tracy, que después de reunirse con Grace y Flint, les escribió una nota cuya copia adjuntaba, recibiendo el 8 de octubre la respuesta en los términos contenidos en la carta cuya copia también adjuntaba, ninguna de las cuales ha sido habida, aunque la de esta última se deduce por los siguientes comentarios de Tracy.

Así, ofrecían activar la construcción, tan pronto como conocieran el resultado de las pruebas que realizarían en el Callao las dos primeras,

lo cual le parecía a Tracy correcto, pues ello respondía a "los temores manifestados en el Perú por los expertos en esa clase de botes de que no reúnen las condiciones necesarias para poder resistir la fuerte resulsión (sic) y marejada producida por la enorme cantidad de dinamita que hace explosión al disparar el torpedo".

Tracy estaba convencido también, de que Grace actuaba en razón de lo que "más conviniera a los intereses de la República, y que al tomar la resolución consignada en su carta de ayer, no han tenido en cuenta otro móvil que el deseo de proteger los intereses de la Nación". También creía que conocidos los resultados de las pruebas de las lanchas ya remitidas, y las sugerencias para su mejora, proseguirían de inmediato con el trabajo conforme lo habían ofrecido.

En otro oficio del 20 de octubre al Ministro de Relaciones Exteriores, J.C. Tracy informaba que se estaba activando la construcción de las lanchas Herreshoff N° 3 y 4. Refiriéndose al oficio que enviara el 9 de octubre, manifestaba que W.R. Grace y Cia. de Nueva York, le había anunciado que la lancha N° 3 estaría lista y se embarcaría dentro de 30 días. La construcción de la N° 4 también estaba bastante avanzada. Grace había resuelto seguir con la obra a pesar de lo que manifestase en su carta del 8 de octubre, y en vista de un "kalograma" (sic) recibido de la Casa Grace del Callao, en que recomendaba la pronta remisión de la N° 3, lo que les "hace suponer decía Tracy, que ha sido satisfactorio el resultado de las pruebas hechas en el Callao, de los botes ya recibidos". Debe haber habido otra gestión, pues la prueba de la primera solo sería en noviembre.

El 11 de noviembre, el Mayor de Órdenes del Departamento, capitán de navío Amaro G. Tizón, informaba al Comandante General de Marina sobre la prueba en la mar que realizara la lancha N° 1 Herreshoff.

Había salido a las 4.35 p.m. con su dotación rumbo al islote La Horadada, vía Boquerón; de allí a la isla Palominos y doblando el cabezo de la isla San Lorenzo, regresó a su fondeadero. El recorrido fue de unas 18 millas en 1h 50m. Las condiciones de la lancha eran muy buenas, "pues navega con la mar en cualquier dirección, pero la marcha es frecuentemente interrumpida por la poca presión del vapor, cambio de fogoneros y distintas providencias que es preciso dictar para conseguir constante andar, lo cual en el corto viaje de ayer no pudo obtenerse". Tizón continuaba el informe como sigue:

> "Velocidad máxima de 10/12 m.p.h. pero el rozamiento de las piezas en este caso, que los informantes opinan que no podrán resistir mucho

tiempo sin que haya algún entorpecimiento. Cuando la marejada es gruesa y se navega con ella por la amura, sufre mucho la primera sección y por sus costuras entra agua en abundancia, con cuyo motivo y por las demás causas anotadas, el juicio de los comisionados es desfavorable al viaje hasta Arica, navegando solas ambas lanchas".

Tizón concluía diciendo:

"Esa Comandancia General en vista de los juicios y no conociendo esta Mayoría las condiciones de esas embarcaciones y no habiendo tenido en su alistamiento y construcción la menor ingerencia, le es imposible emitir opinión alguna, siéndome asimismo desconocido si tienen para la reparación de cualquier avería y si llevan repuestos y útiles que en tal caso se requieren".

Dos días después de esta prueba, esto es el 12 de noviembre, salían ambas lanchas ya con nombre propio: *República* (N° 1) al mando del capitán de corbeta Manuel María Carrasco, y *Alianza* (N° 2) a cargo del teniente 2° Bernabé Carrasco, ambas bajo el mando del coronel Federico Larrañaga, escoltadas por el transporte *Talismán*, al mando del capitán de fragata José Sánchez Lagomarsino con destino al Sur. El 15 de noviembre estaban todos de regreso en el Callao, debido a una serie de circunstancias ocurridas, que no les permitió llegar sino hasta Pisco. En base a los partes cursados de los incidentes ocurridos, se ha preparado la síntesis siguiente:

DÍA	ACTIVIDAD O HECHO
12 de noviembre	A 7.30 a.m. zarparon del Callao hacia el Sur transitando por El Boquerón, la *República* (N° 1), la *Alianza* (N° 2) y el *Talismán*, como escolta. Por cada aleta del transporte navegaba una lancha. A las 8 a.m. la N° 1 experimentó la primera falla: se le zafó un tapón del condensador. La N° 2 se le acercó pero no la pudo auxiliar porque no tenía herramientas ni repuestos. El *Talismán* se las proporcionó. El convoy prosiguió su marcha. A las 9.15 a.m., a la altura de La Horadada, la N° 1 paró la máquina. Una falla en la bomba de alimentación hizo subir presión a 200 libras; el vapor escapó por la escotilla de máquina. El comandante del *Talismán* acordó con el coronel Larrañaga, llevarla a remolque al Callao, debiendo la N° 2 esperar en la cale ta Los Presos en San Lorenzo. Al tratar la N° 2 de remolcar a la N° 1 al costado del transporte, una equivocada operación del maquinista de la N° 2 llevó a una colisión entre ambas lanchas, resultando con avería el costado de la N° 1, que se reparó con los carpinteros del *Talismán*. Como la N° 1 logró reparar la avería en máquinas, el convoy siguió viaje al Sur. A las 7 p.m. la N° 1 experimentó otra falla en máquina: se zafó la chaveta de la barra de conexión, y la rotura de un tapón de bronce del

	cilindro. El *Talismán* la tomó a remolque. La N° 2 continuó navegación con propulsión propia.
13 de noviembre	A las 9 a.m. habiendo la N° 1 arreglado su máquina, el *Talismán* largó el remolque. A la 1 p.m. la N° 2 experimentó falla en su propulsión: se le desconectó la hélice; el buzo del transporte la inspeccionó e informó que estaba tomada por el cabo de remolque. A las 3.30 p.m. la N° 1 fondeó en Pisco, y a 4 p.m. la N° 2 remolcada por el *Talismán*. Esa misma tarde, el Maquinista J. Armstrong de la N° 2 fue transbordado al transporte por su condición de alcohólico, y el guardia marina P. Carreño desembarcado a tierra por indisposición. En toda la etapa al Sur la mar estuvo bonancible.
14 de noviembre	A 7.30 a.m. zarpó la N° 2 de Pisco para el Norte, pero a poco regresó navegando en marcha atrás, porque se le había presentado otra vez el problema de la hélice, que se desconectaba en marcha adelante. Se abarloa por popa al *Talismán*, para subsanar el defecto. A 10.30 a.m. zarpó la N° 2 y a 10.45 a.m. la N° 1 y el *Talismán*. A las 7 p.m. la N° 1 apagó su caldera porque la vía de agua que tenía afectaba su operación. El *Talismán* la tomó a remolque. La N° 2 navegó sin novedad.
15 de noviembre	A las 7 a.m. el experto Charles Maury de la N° 2 aumentó la presión de caldera para aumentar velocidad y acercarse al transporte que remolcaba a la N° 1, pero una fuga de agua de la caldera la dejó en seco y tuvo que parar máquina en el canal de El Boquerón. La causa de la avería según el experto, fue que "el tanque que sirve para alimentar el caldero no tenía agua en ese momento, la que se escapó por una rajadura que no se había percibido antes, y si no se hubiera procedido a apagar los fuegos a tiempo hubiera explosionado el caldero, que en ese momento tenía 80 libras de presión y ni una sola gota de agua". A 9.30 a.m. fondeó en el Callao la N° 1 remolcada por el *Talismán*. El comandante del transporte observó que la N° 2 se había quedado al garete, y procedió en su auxilio a toda velocidad, tomándola a remolque, fondeando a 10.45 a.m. en el Callao. Por orden de la Comandancia General de Marina, la N° 1 quedó bajo la vigilancia del *Rímac*, y sus tripulantes pasaron a este buque hasta nueva orden. Igualmente, la N° 2 quedó bajo la vigilancia del *Oroya*, pero los tripulantes pasaron a tierra.

Los partes de viaje expresaron también algunas opiniones sobre las lanchas, y sus capacidades y limitaciones. Así, por ejemplo, el comandante Manuel M. Carrasco de la N° 1, decía el 13 en Pisco, que "las averías de las máquinas hacían imposible continuar el viaje al Sur, pues de continuar peligraba la lancha"; y en su informe del 15

en el Callao, decía estar convencido que la N° 1 no podía navegar más de 3 a 4 horas y en mar llana, que su andar máximo fue de 11 m.p.h. y "solo por poco tiempo a consecuencia que no se puede conservar la cantidad de vapor necesario para regularizar el andar", y pedía un prolijo reconocimiento de la embarcación. Por su parte, el teniente Carrasco de la N° 2, decía el 13 en Pisco, que las lanchas no estaban en capacidad de auxiliarse entre sí, y en el del 15 en Callao, decía que por la experiencia del viaje creía que la "lancha no puede salir mientras no se repare su máquina, que su andar máximo es 11 m.p.h. pero solo por ½ hora "no pudiendo hacerlo por más tiempo por los frecuentes inconvenientes que se presentan para conservar una cantidad de vapor constante". El coronel Larrañaga decía que el viaje hasta Pisco y regreso se hizo "cumpliendo la orden que al comandante del *Talismán* le impartiera el Ministro de Guerra y Marina", elogiando el desempeño del Comandante del transporte, y que todos en la tripulación habían actuado bien. Sugería que se nombrase una comisión para que junto con el experto Maury hiciera una nueva prueba luego de inspeccionadas y reparadas las máquinas, casco y cubierta.

El Director de Obras de la Factoría Naval, G.B. Soulsby después de inspeccionarlas a la llegada al Callao, opinó que las averías en la N° 1 no eran serias, pero que hacía agua al navegar y también fondeada, sugiriendo que se debía mejorar la alimentación de agua a la caldera. La N° 2 estaba en mejor condición, debiéndose reparar el tanque de agua agujereado. El 1er. Maquinista de la N° 1 W. Walker pedía una junta de maquinistas para inspección y recomendación de las reparaciones.

Por su parte, el comandante Sánchez Lagomarsino del *Talismán* manifestaba que luego de fondear en Pisco informó al Prefecto sobre el viaje; que recibió un telegrama de la Comandancia General de Marina preguntando su opinión sobre un viaje hasta Arica solas o acompañadas, a lo cual contestó que en base a lo sucedido en el viaje de 32 horas con viento y mar favorables, recomendaba el regreso al Callao. Esa misma noche recibió orden por telégrafo del Ministro de Guerra y Marina de regresar al Callao si no fuera posible seguir, y luego otra en igual sentido de la Comandancia General. Sánchez informó que zarparía al día siguiente 14 para el Callao. En su parte ya en el Callao, decía que el viaje había sido una prueba en gran escala y necesario "para dar cabal idea y de una manera práctica lo que puede esperarse de estas lanchas". Las apreciaciones emitidas por los maquinistas y dotaciones, le permitían manifestar lo dicho, siendo su apreciación la siguiente:

1. El sistema de máquinas y calderas de levantar presión en poco tiempo era "muy sensible" y no permitía regular la marcha deseada. Se necesitaba personal idóneo y con práctica. Las máquinas no podían operar a grandes velocidades durante largo tiempo. En cualquier avería había que apagar la caldera.
2. El casco era muy débil. No resistía los golpes de mar. Estaban hechos para "atacar en bahías o puertos y no deben exponérselas a atravesar largas distancias a no ser en jornadas cortas y aprovechando circunstancias favorables".
3. No era prudente que navegasen sin escolta. No se podían auxiliar mutuamente. Los compases que se les colocaron no ofrecían confianza, siendo su derrota defectuosa. Como tenían que navegar cerca de costa, había peligro de siniestro en noches oscuras.
4. Los cáncamos de proa no eran apropiados para remolque. Habría que rodear el casco de una guirnalda de cabo.
5. Se podían llevar en la cubierta de un vapor. Peligro de quebranto. La N° 1 que fuera izada en el *Chalaco*, hacía más agua que la N° 2.
6. Solo conservaban su andar máximo por pocas horas. Luego corrían peligro de pararse y de ser perseguidas con posibilidades de ser alcanzadas. Andar máximo observado era 12 m.p.h. En mar agitado menos.

Era una opinión de conciencia, decía Sánchez, y "por el deseo que me anima de que los botes a vapor porta-torpedos tan costosos al país sean utilizados eficazmente y lleguen a constituir un elemento poderoso de defensa y de ataque, llevados con seguridad a su destino y aplicados con calma por manos valerosas en los momentos oportunos".

Las lanchas N° 1 y N° 2 no podían seguir al Sur sin graves riesgos. Haberlas tenido que traer al Callao remolcadas, corroboraba lo dicho. Luego de reparadas y con las herramientas adecuadas, "podrá intentarse una nueva salida que en manera alguna deben hacerlo solas".

Finalmente, el Comandante General de Marina, en base a todos estos informes que adjuntaba, manifestaba al Ministro de Guerra y Marina, que en el viaje a Pisco emplearon 32 horas, y en el de regreso al Callao 24 ½ horas, habiendo permanecido 18 horas en Pisco. La medida previsora de designar al *Talismán* para que las escoltase hasta un cierto punto, devino en la práctica como "indispensable" para una futura salida. En el viaje de ida y vuelta se pusieron de manifiesto varios inconvenientes para navegaciones largas en el funcionamiento de las máquinas de alta presión, y en los débiles cascos.

Por esa razón, la Comandancia General y los comandantes de las

lanchas eran del parecer que era preferible su conducción a bordo de los transportes, y no enviarlas navegando, aun acompañadas.

A pesar de considerar ésta como la medida más adaptable, y teniendo en cuenta los intereses del Estado y el mejor de las futuras comisiones a desempeñar, había nombrado una comisión compuesta por el coronel Larrañaga, el Inspector de Máquinas Samuel Cock, el Director de Obras de la Factoría Naval G.B. Soulsby, el Constructor Naval Gilbert MacDonald y el experto Ches E. Maury, que informó el 18 de noviembre, que la mejor forma de conducirlas al Sur, era suspendiéndolas al costado de uno de los transportes, operación que podía verificarse en el día, porque las reparaciones pendientes eran tan simples, que se podían realizar en el buque que las condujese, lo cual confirmaba su parecer y opinaba por que podían "salir en el día". Luego de ordenar el inicio de los trabajos, pasaría en persona al Ministerio de Guerra y Marina para proporcionar todos los datos que al respecto fuesen necesarios.

Sobre este viaje de las lanchas, escoltadas por el *Talismán* en noviembre, Melo comenta que mar afuera encontraron dificultad insuperable en la marejada, y hubieron de arribar a Pisco, para regresar de allí al Callao. La marcha de sus máquinas, comenta, resultaba muy irregular. En sus calderitos tubulares el vapor elevaba a momentos mucho la presión, que luego caía con igual rapidez. Su cubierta de pino, muy delgada, no permitía traficar sobre ella.

5.5.2. Lancha - torpedera Alay[139]

Como está dicho en el Capítulo II, el Cónsul del Perú en Panamá, L.E. Márquez, había oficiado al Ministerio de Relaciones Exteriores el 1° de octubre, que el yacht-torpedo enviado por Canevaro desde Europa por la vía de Nueva York, había salido de este puerto para Colón el 27 de setiembre en el vapor *Aisle*, debiendo llegar el 6 de octubre. En comunicación anterior había informado que tenía 70 pies de eslora y como venía completamente armado no habría problema para su traslado por el istmo y descarga en Panamá y que, según Canevaro, estaba en condiciones de navegar, a lo cual Márquez agregaba que debía ser a cargo de un oficial de marina peruano, y que de no haberlo contrataría uno extranjero, viajando él para evitar alguna traición. A esto, el Ministro Irigoyen le contestó el 25 de setiembre que procediera en la forma que estimase por conveniente, y que de viajar en ella, cuando llegase a Paita pidiera al capitán de puerto le

asigne un oficial de marina, siendo que la navegación de Paita al Callao no ofrecía peligro.

Sobre esta lancha se han producido versiones inexactas unas y de ficción otras, que se tratará de dejar en claro.

Por lo pronto, el Encargado de Negocios del Perú en los Estados Unidos, J.C. Tracy, en un oficio del 19 de setiembre dirigido al Ministro de Relaciones Exteriores, le comunicaba haber estado a punto de solicitar la detención de lanchas para el Perú en Inglaterra por la vía de Nueva York, en la creencia de que fueran para Chile, pues los Agentes del Perú en Europa nada le habían comunicado sobre este embarque, del cual se había enterado en forma casual. En efecto, en el semanario *Nautical Gazette* de Nueva York, edición del 13 de setiembre, escribe Tracy, se anunciaba lo que sigue:

> "Que una embarcación que se pretendía era yacht de vapor, había llegado a este puerto con destino para el Pacífico, donde probablemente se empleará como bote torpedero. Se construyó en 1878 en Chester, Inglaterra, por C.F. Desvignes, es de acero, 78 pies de largo, 12 de ancho y 5 ½ de puntal y movida por una máquina muy poderosa cuyas dimensiones no pudimos conseguir. Tiene una hélice de 4 pies de diámetro y cala 4 pies. Su modelo indica mucho andar. Nada se ve encima de la cubierta sino la chimenea, y una casa pequeña sobre la máquina. Es evidente que se destinará para bote torpedo, y hay mucho misterio en cuanto a su destino. Salió hoy".

Obviamente, si esta noticia era de dominio general, también lo fue para el funcionario diplomático chileno, quien debió informar a su Gobierno por el cable en un término de 24/48 horas.

Como Tracy no tuviese aviso de Inglaterra alertándolo sobre el envío de un bote torpedo, aunque sospechaba que podría ser para Chile, empezó a investigar qué de cierto habría. Así averiguó que en la mañana del 19 había zarpado para Colón el vapor *Alvo* conduciendo dos botes, sin poder embarcar un tercero porque era muy grande, pero que lo sería en el vapor *Aisle* que saldría el 27 de setiembre. Así, pues, en la noche del 13 telegrafió al Ministro peruano en Londres. Recién en la tarde del martes 16 recibe del señor Pividal la noticia de que la lancha era peruana y que debía ayudar a su embarque. Esperaba Tracy que de Europa hubieran comunicado al consulado peruano en Panamá, pero que él por las dudas, así lo haría.

El 2 de octubre el Gobierno peruano nombró en comisión al teniente 1° Manuel de la Barrera, con instrucciones (no habidas) del Ministro de Guerra y Marina para ir a Panamá y traer la lancha-torpedo enviada por Canevaro. Integraban la comisión el alférez de fragata Arístides Vidal y el 4to. Maquinista José F. López. Todos embarcaron

en el vapor *Colombia* que llegó a Panamá el 11 de octubre. Apenas llegado, de la Barrera se puso en contacto con el Cónsul Márquez y los señores Dellatorre & Co., consignatarios de la lancha, a quienes mostró sus instrucciones. Recién el 24 de este mes, la lancha llegó a Colón en el vapor *Ailza* (sic). En el ínterin, de la Barrera con el máximo de reserva, hizo acopiar víveres y demás artículos necesarios para el viaje. Al día siguiente, acompañado del alférez Vidal y el señor Dellatorre, se trasladó a Colón y con toda discreción inspeccionó la lancha a bordo del vapor. Su impresión no fue nada satisfactoria. En su informe del 26 de diciembre, de la Barrera comentó lo que sigue:

> "Además de carecer de toda clase de útiles, tanto de navegación como de maquinaria, estaba su maquinaria en tal estado de desaseo y abandono, que nos hizo suponer que, desde su prueba en Europa, solo se ocuparon de remitirla a Colón, desatendiéndose por completo de la parte más importante, esto es, de la conservación de su máquina".

Habían pasado casi 4 meses desde que fuera despachada de Inglaterra y no respondía a lo que afirmara Canevaro, de que se hallaba en condiciones de navegar.

Por el ferrocarril del istmo la lancha fue trasladada a Panamá, poniéndosela en el agua el 27 de octubre en la noche, y abastecida con carbón, se realizó la primera prueba de su caldera, llegando a producir vapor a 80 libras de presión. De nada sirvió, pues la máquina no funcionó. "El óxido de fierro, informaba de la Barrera, que se había formado en todas las piezas que no eran de bronce o de cobre, había entorpecido por completo los pistones, cilindros, condensador, etc." En la prueba estuvieron presentes el Cónsul Márquez y el señor Dellatorre. Como fuera necesario evitar dificultades con las autoridades, acordaron llevarla a remolque hasta la isla Flamenco, viajando a bordo de ella el alférez Vidal. A las 3.20 a.m. del 28 de octubre fondearon en la isla, quedando en espera de los mecánicos que deberían alistar la maquinaria. Conviene advertir que hasta ese momento la lancha no tenía nombre ni bandera.

A eso de las 8 a.m. del mismo día, atracaron al costado de la lancha dos embarcaciones con un oficial y 25 hombres, anunciando su detención a nombre del Gobierno del Estado, con órdenes de conducirla de regreso a Panamá. Nada pudo hacer Vidal, pues cualquier resistencia hubiera sido contraproducente. Ya en Panamá, la autoridad prohibió la ejecución de trabajos de ingeniería. Sin embargo, pasados algunos días y con gran trabajo se consiguió que la autoridad permitiese ciertas reparaciones, al punto de poder realizar el 30 de octubre la segunda prueba pero navegando, que dio resultados insatisfactorios. A pesar de las

gestiones de Dellatorre no consiguió nueva autorización para otra prueba, aunque sí permitieron reparaciones. Entre tanto, Dellatorre hacía gestiones para conseguir el despacho de la lancha. No debe caber duda alguna de que la actitud de la autoridad era, en cierta forma, el resultado de las reclamaciones del Cónsul de Chile planteadas el 15 de noviembre, que llegaron incluso hasta proponer que oficiales ingleses del H.M.S. *Osprey* la inspeccionase para definir su naturaleza de botetorpedero, que el Secretario de Estado de Panamá rechazó el 17 de noviembre afirmando que no saldría destinada a puertos de Perú o Bolivia, sin antes nacionalizarse. Sin embargo, el 4 de diciembre el Cónsul chileno volvió a quejarse, pero esta vez sobre las circunstancias de su despacho. Finalmente, el consignatario Dellatorre consiguió el 29 de noviembre, su despacho luego de presentar en regla todos los papeles. Destino: Manta y Guayaquil. En este punto cabe hacer notar que una de las condiciones para el despacho fue que los señores Dellatorre & Co. entregaran como garantía de que la lancha iría a Manta y de ahí a Guayaquil, la suma de 12,000 soles plata, que fue honrada. Lo que no está especificado es con qué bandera navegaría la lancha. Todo hace suponer que fuera panameña, ecuatoriana o de algún otro país neutral centroamericano, sin que tampoco se supiera su nombre, pues de la Barrera en su informe no menciona estos dos aspectos.

El 8 de noviembre llegó al Callao el vapor *Ayacucho* procedente de Panamá, y portador de noticias sobre esta embarcación, según lo diera a conocer *La Patria*, que probablemente habrían sido proporcionadas por el contador de la nave, chileno lo más probable, pues de otra manera no se explicaría que estando en Guayaquil denunciara la existencia a bordo de varios cajones de torpedos, los que fueron remitidos nuevamente a Panamá. El texto que sigue es confirmatorio de esta hipótesis.

> "Así se informa que la lancha había sido desembarcada el 26 de octubre en Colón y transportada en tren a Panamá. Era la lancha más grande que hubiera transportado el ferrocarril, y pesaba más de 20 toneladas, empleándose dos carros para su conducción. Era bonita y sin duda sería para el servicio de torpedos. Medía 70 pies de eslora y 9 de manga, y podría dar 20 m.p.h.
>
> El Presidente del Estado había ordenado, verbalmente a las 9.30 p.m. del 27 de octubre, al Inspector del puerto detener la lancha "peruana", de que habláramos en nuestro número de ayer, decía el periódico citado. El Inspector más el cabo de Resguardo y 20 hombres de la Guardia colombiana al mando del capitán Elías Rodríguez se hicieron a la vela en

persecución de la lancha. La capturaron en el fondeadero, en donde se hallaba atracada a una lancha del ferrocarril de Panamá. El señor Arístides Vidal (alférez de fragata) a cargo de la lancha, manifestó a las Autoridades que era propiedad particular, pero sin oponer resistencia ante la intimación de entrega. Remolcada a la bahía del Resguardo y fondeada en el puerto de El Taller, quedó a órdenes del Poder Ejecutivo, custodiada por miembros de la Guardia. El Gobierno (de Panamá) debería explicar las razones para detener la lancha, pues según los informes de que disponía no hacía mucho tiempo que permitió el embarque de botes-torpedos y materiales correspondientes de a bordo de un peruano armado en guerra, desoyendo las "advertencias que a la sazón hicimos". ¿Por qué procede hoy el Gobierno del Estado de distinta manera? ¿Por qué comprende mejor los deberes del neutral, o por qué el malogrado *Huáscar* ha caído en poder de la escuadra victoriosa? Si el Gobierno cree que ha hecho bien ahora, condena tácitamente su conducta anterior. La protesta del señor Cónsul de Chile no ha sido más enérgica hoy que entonces. Por otra parte, el Gobierno debe hacer constar las pruebas que tenga de que la lancha es de torpedos y está destinada al Perú. Si no las tiene, incurre en una grave inconsecuencia, puesto que en los otros casos dejó libre el paso a estos elementos de guerra a despecho de pruebas evidentes de su destino".

El 22 de noviembre, nuevamente *La Patria* informó que el vapor *Colombia* procedente de Panamá, comunicaba que a su salida de dicho puerto, la lancha continuaba detenida y custodiada por un bote de la Capitanía de ese puerto.

Por otro lado, por todo lo expuesto, carece de veracidad lo que algunos historiadores afirman: que de la Barrera se exhibía paseando a sus amistades en la lancha, alertando así al Cónsul chileno, olvidando que éste podía haber estado informado desde Nueva York el día mismo en que apareciera la información en el *Nautical Gazette*, y que probablemente la viera viajar en el ferrocarril del istmo y luego al ponérsela en el agua.

El 29 de noviembre a las 4 p.m., esto es un mes después de haber sido puesta en el agua, esta lancha, sin nombre ni bandera conocida, zarpó de Panamá con víveres, carbón y otros artículos necesarios para el viaje. Estando a 3 millas del puerto, supuestamente fuera del mar territorial, es que el teniente de la Barrera recibió la lancha del señor Gerardo Lewis, socio y representante de Dellatorre & Co., que se despidió. La lancha prosiguió su derrota con un andar de 5 m.p.h. A eso de las 9 p.m. el maquinista López informó que era necesario reparar el condensador, para lo cual fondearon cerca de la isla Bona. Superada temporalmente la situación, zarparon y se dirigieron a la isla

Taboga adonde fondearon a las 12 de la noche del 29. Al amanecer del 30 de noviembre, de la Barrera envió a un tripulante a Panamá para que comunicase a Dellatorre el percance sufrido y que se constituya un mecánico para que inspeccione la máquina y la repare. A las 5 p.m. no teniendo noticias de Dellatorre, envió al 4to. Maquinista López para reiterar su pedido de auxilio. Es en esta situación que se presentó a bordo un ingeniero contratado por Dellatorre para garantizar el funcionamiento de la máquina, e incluso viajar hasta el Callao. Luego de algunos trabajos, el ingeniero solicitó dirigirse a la isla Flamenco para llenar con agua dulce la caldera. De la Barrera zarpó y fondeó en la isla a eso de las 10.30 p.m. del 30 de noviembre.

A las 10 p.m. del 1° de diciembre, la máquina estaba lista y repuesto el carbón consumido. Siendo las 12 de la noche y no habiendo regresado el maquinista López, y luego de cambiar ideas con el señor Lewis sobre las consecuencias que podrían sobrevenir si demoraba más el viaje, la lancha zarpó de la isla Flamenco, no sin antes solicitar a Lewis que enviara al maquinista al Callao por el primer vapor. Esta es, pues la relación de los hechos ocurridos en Panamá y cercanías, previos al zarpe de la lancha rumbo al Perú. De ellos se puede apreciar que de la Barrera no tuvo tiempo ni oportunidad de pasearse por Panamá en la lancha con sus amistades, como se ha afirmado. Era un viaje de 620 millas náuticas, que a 5 m.p.h. se recorrían prácticamente en cinco días, pero así no fue. El área por atravesar en diciembre es de vientos variables de todas direcciones con fuerza no mayor de tres en escala Beaufort. Sin embargo en un 58% y 42% se pueden encontrar vientos de fuerza 4 del SO y del S, respectivamente. Para un vapor de la carrera esto último no era un problema, pero sí que lo era para una lancha de 5.5 pies de puntal y de unos 3 pies de calado, lo que dejaba apenas unos 2 pies de la cubierta a la superficie del mar. En cuanto a la corriente marina, normalmente en este mes es del E. A continuación se describe el viaje durante el mes de diciembre en forma de síntesis, que por sus incidentes parece medio novelesco, pero sin un final feliz:

DÍA	ACTIVIDAD O HECHO
Lunes 1° de diciembre	Zarpó a las 12 de la noche de la isla Flamenco. Velocidad 5 m.p.h. Rumbo directo a Manta, Ecuador.
Martes 2 de diciembre	Navegación sin novedad
Miércoles 3 de diciembre	Navegación sin novedad. Mar un poco picado

Jueves 4 de diciembre	Navegación sin novedad. En la noche el mar se encrespó más. Lancha se pone a la capa para evitar un siniestro.
Viernes 5 de diciembre	Estado del tiempo continuó igual. En la tarde aunque el viento no era fresco, la mar se había encrespado como si fuera un fuerte temporal. A media noche se encontraba a unas 110 millas de Manta. Es decir, que escasamente la velocidad había sido en promedio de 4 m.p.h.
Sábado 6 de diciembre	El temporal no amainó. A las 8.30 a.m. la existencia de carbón solo permitió navegar 50 a 60 millas. De la Barrera decidió recalar en punta Sua, a 50 millas al ENE. Como la mar fuera del SSO al SO, favoreció la arribada. Para aumentar la velocidad, y habiéndose agotado casi el carbón, y para evitar que la lancha embarque un golpe de mar, de la Barrera improvisó dos velas (bandolas): una con el palo del toldo; otra con el asta de la bandera. En ambas usó como vela sábanas y poncho. A las 10 p.m. la máquina no podía funcionar. Las velas improvisadas aconcharon la lancha a sotavento. En ese momento estando entre 6 y 7 millas de punta Sua, de la Barrera fondeó para pasar el resto de la noche.
Domingo 7 de diciembre	Subsanado el inconveniente de la máquina, zarpó hacia Sua, donde fondeó a las 11 a.m. Encontró dos buques que arribaron como consecuencia del mal tiempo; a uno le compró toda la leña y algunos "piñales de mangle". Embarcó agua y víveres.
Lunes 8 de diciembre	Zarpó de Sua. A la altura de Cabo Pasado volvió a faltar la leña. Fondeó para obtenerla en tierra. Mar muy picada. De la Barrera y dos hombres embarcaron en una balsa improvisada. Cerca de la playa se volcó en la rompiente y los tres terminaron en tierra. Solo había dos ranchos, de donde se prestaron hachas. Procedieron al monte a cortar leña, hasta bien entrada la noche, cuando regresaron a la playa con la leña.
Martes 9 de diciembre	Luego de conseguir una balsa, embarcaron la leña con la ayuda de un lugareño. Zarpó para bahía Caraquez. Antes de fondear, y casi sin leña, se presentó a bordo la Autoridad, que dejó un guardia, obligando al teniente de la Barrera y al alférez Vidal a dormir en tierra en la misma habitación que el jefe político.
Miércoles 10 a viernes 12 de diciembre	En Caraquez, compraron agua, víveres y leña.
Sábado 13 de diciembre	En la mañana pidió despacho para Manta. De la Barrera se enteró que los dos únicos maquinistas se habían embarcado en el vapor *Casma*, llegado en ese lapso. De la Barrera se constituyó a bordo de este vapor acompa-

	ñado de un señor Ardila del consignatario, para arreglar asuntos en Manta. No logró convencer que los maquinistas se reintegren a bordo. Su pedido al capitán tampoco tuvo acogida y lo remitió a la Autoridad. De la Barrera pasó a tierra, se entrevistó con ella, sin obtener respuesta a firme. En esta situación se le presentó un individuo de nombre Julio Cabello, quien luego de examinar la máquina, se ofreció a operarla.De la Barrera aceptó y luego de una prueba, procedió a Manta, con 5 guardas a bordo.
Domingo 14 de diciembre	A las 10 a.m. fondeó en Manta. No hay atención.
Lunes 15 de diciembre	De acuerdo con la Agencia Rodríguez, Córdova & Co. pidió despacho para Guayaquil, que le fue negado. El Agente aconsejó visitar al Gobernador en Puerto Viejo, general P.P. Echevarría para obtener el despacho, lo que tampoco tuvo éxito, regresando a Manta. De la Barrera informó al Agente, quien recomendó una salida clandestina. Entre tanto, el alférez Vidal embarcó agua, y dos toneladas de carbón de dos buques alemanes fondeados. A las 7 p.m. la Autoridad impidió se embarquen de la Barrera y Vidal, pero sí Cabello, a quien de la Barrera le ordenó levantar presión en cuanto se oculte la Luna, y que lo espere pues él vería el modo de embarcarse. Para evitar el embarque, la Autoridad desplegó en la playa de Manta, 30 guardas.
Martes 16 de diciembre	Poco después de la medianoche del 15, de la Barrera y Vidal se internaron en el monte, dando un rodeo al pueblo y a las 2 a.m. llegaron a un punto a 3 millas de él. Embarcaron en una canoa y se dirigieron al fondeadero. Cerca de la lancha observaron que se movía. Sin ser vistos llegaron al costado de un bergantín alemán, que les proporcionó un bote con el objeto de alcanzar a la lancha, que a pesar de hacerle señales no se detuvo. A las 4 a.m. de la Barrera y Vidal regresaron al bergantín en donde pidieron asilo. No se podía entender la actitud de Cabello. Dieron aviso al Agente, quien después de conocer que a las 8 a.m. la lancha pasó cabo San Lorenzo, decidió que de la Barrera y Vidal viajasen a Guayaquil.
Miércoles 17 de diciembre	En Manta
Jueves 18 de diciembre	A las 11 p.m. salieron para Guayaquil, supuestamente por tierra.
Viernes 19 a sábado 20 de diciembre	En viaje a Guayaquil
Domingo 21 de diciembre	Llegaron a Guayaquil en la tarde. La lancha no estaba. Tomaron el vapor para Paita o Tumbes, en el supuesto que allí la encontrarían.

Lunes 22 a martes 23 de diciembre	En viaje de Guayaquil a Paita
Miércoles 24 de diciembre	Llegada a Paita. Horas después arribó el transporte chileno *Amazonas* trayendo a remolque a la lancha-torpedo. El ingeniero de ese buque comentó que fue capturada en Ballenitas, con la máquina hecha pedazos. De la Barrera y Vidal embarcaron en el vapor *Islay*.
Jueves 25 de diciembre	En viaje al Callao
Viernes 26 de diciembre	De la Barrera y Vidal llegaron al Callao

Así concluyó la comisión encargada al teniente Manuel de la Barrera que en su parte operativa tomó 28 días con todas las dificultades, sinsabores, y frustraciones derivadas de todo un sistema defectuoso de adquisiciones de último minuto. Posteriormente, la lancha capturada, que los chilenos llamarían *Guacolda*, fue reparada y empleada en operaciones contra el Perú.

El 23 de diciembre, Federico Larrañaga, nuevo Cónsul del Perú en Panamá desde el 6 de diciembre en reemplazo de Márquez, ofició al Ministro de Relaciones Exteriores expresándole que suponía que en ese Ministerio tenían conocimiento de los contratiempos experimentados por la lancha torpedera, y que se habrían tomado medidas. Por ellos se había enterado el 18 de diciembre, y pensó enviarle auxilio en el *Casma*, único vapor para Manta, pero que desistió pues el vapor saldría el 27. Cabe recordar que el *Casma* fue el vapor que de la Barrera visitó el 13 de diciembre en Manta, por el asunto de los maquinistas. Es decir, que la noticia la recibió Larrañaga de este vapor cuando llegó el 18 de diciembre a Panamá procedente de Manta. Resultaba un poco ingenuo de parte de Larrañaga suponer que en Lima tuviesen noticia de los contratiempos, cuando el único vapor con que tuviera contacto de la Barrera había sido el *Casma*, y éste no había ido al Sur sino a Panamá. Quien más bien se enteró de la fecha y ubicación de la lancha y sus problemas, fue el Cónsul de Chile por la misma fuente por la que se enteró Larrañaga, a diferencia que aquel sí podía avisar por cable a Santiago, seguramente el mismo 18, pero que tampoco serviría de nada a la fuerza naval chilena por falta de cable con Paita, Tumbes o Guayaquil.

El 29 de diciembre el Cónsul del Perú en Guayaquil, V. Luque Plata, remitió al Ministerio de Relaciones Exteriores varios periódicos con la noticia de la captura de la lancha torpedera *Alay* (nombre que se usó por primera vez) por el *Amazonas* en Ballenitas (distante

unos 30 kilómetros al norte de punta Salinas, en la bahía Santa Elena) adonde había recalado para reparar su máquina. La carta la llevaba un tal Sixto Chávez, quien junto con el voluntario Julio Cabello, se habían embarcado en Bahía Caraquez, para reemplazar a los dos maquinistas desertores.

¿Cómo es que el transporte *Amazonas* encontró y capturó a la lancha torpedera? La versión es la siguiente. El 13 de diciembre, había zarpado de Pisagua una fuerza naval chilena compuesta por el *Blanco*, *Loa* y *Amazonas*, para incursionar en el litoral Norte del Perú hasta Tumbes e interdecir el tráfico de armas desde Panamá y hostilizar puertos peruanos. Los transportes cumplirían varias comisiones y harían *rendez-vous* en Paita. En el *Blanco* enarbolaba su insignia el Comandante General de la Escuadra, contralmirante Galvarino Riveros. En su parte, fechado en Pisagua el 4 de enero de 1880 sobre la expedición, dirigido al Ministro de Guerra y Marina en campaña, R. Sotomayor, Riveros manifestó lo que sigue:

> "En Iquique, poco antes de mi salida (debió ser antes del 13 de diciembre) se obtuvieron noticias, al parecer fidedignas, de que la lancha-torpedo enviada desde Inglaterra al Gobierno peruano, había salido libremente de Panamá en los primeros días de diciembre; y, por lo tanto, se creyó urgente la expedición a que se refiere la nota presente".

En su derrota al Norte, los vapores *Lontué* y *Lima* abordados por el *Blanco* en la noche y en la tarde de los días 15 y 16, respectivamente, confirmaron la noticia de la salida de la lancha-torpedo de Panamá en los primeros días de diciembre. El 21 el *Blanco* llegó a Paita, pero siguió a Tumbes adonde llegó el 22 a la 1 p.m. reuniéndose con el *Amazonas*. En su parte, Riveros vuelve a expresarse como sigue:

> "Desde algunos días atrás, había recibido noticias de que la lancha-torpedo peruana salida de Panamá, había sido despachada de aquel puerto colombiano para el ecuatoriano Manta (sic). Sabía que aquella embarcación traía su máquina desarreglada y estaba convencido de que debía encontrarse al Norte de Tumbes. Según eso, ordené al Comandante del *Amazonas* (el 22 diciembre) que sin perder tiempo se dirigiese hacia Manta a vista de la costa, recomendándole que visitase al paso la poco conocida caleta de Ballenitas y que, no encontrando en ninguno de esos puertos la lancha-torpedo, entrase a su vuelta a la ría de Guayaquil hasta la de Puná, para tomar allí informaciones que indicasen el paradero de la embarcación enemiga. El *Amazonas* debía regresar a Paita".

Siguiendo las órdenes recibidas, el *Amazonas* se dirigió a inspeccionar la costa ecuatoriana al Norte de la desembocadura del Guayas. En efecto, el 23 de diciembre frente a Ballenitas, encontró la lancha-

torpedo, la capturó sin resistencia alguna. y la tomó a remolque conduciéndola a Paita, adonde arribó a las 4.30 p.m. del 24. Allí ya se encontraban desde el 23 el *Blanco* y el *Loa*, y también el teniente de la Barrera y alférez Vidal, quienes deben haber sentido frustración al ver entrar capturada la lancha cuya conducción al Perú les fuera encomendada. El almirante Riveros manifestó en su parte, en base al informe (no habido) del comandante Manuel T. Thompson del transporte, lo que sigue:

> "A su bordo se encontraban tres marineros, habiendo al parecer huido en un bote, a la aproximación del *Amazonas*, algunos otros individuos de los que la conducían. Por datos obtenidos, se sabe que los marinos peruanos encargados de conducir esa lancha hasta el Callao, se habían, días antes, dirigido a Guayaquil para buscar allí algunos elementos indispensables para proseguir su marcha en aquella embarcación. A su bordo se encontraron dos maletas de viaje pertenecientes al teniente 1° de la marina peruana señor Manuel de la Barrera. En una de esas maletas se hallaron los documentos que adjunto a US., entre los cuales es muy notable el pliego de instrucciones dadas (no habidas) al indicado oficial por el Ministro de Guerra y Marina del Perú, para la extracción de Panamá y conducción hasta el Callao de aquella lancha-torpedera. Esas maletas, para que llegaran a poder de su propietario, fueron remitidas por el Mayor de Órdenes de esta escuadra, al Sub-prefecto de Paita, quien acusó recibo en la nota que hallará US. bajo el número 2. Acompaño a US. bajo el número 3, el parte (no habido) del Comandante del *Amazonas* referente a la captura de la indicada lancha torpedera".

Esta versión es mucho más veraz que aquella otra que relata que una niña de un pontón inglés vio que la lancha estaba en Ballenitas y se lo contó a los chilenos en el Norte; o aquella otra de que eso mismo ocurrió en Panamá durante la presencia del *Amazonas* en ese puerto (lo cual había ocurrido en octubre). Era parte del mito.

La fuerza chilena zarpó de Paita a las 8 p.m. del 25 de diciembre con destino a Pisagua, adonde arribó el 4 de enero de 1880 a las 4 p.m. El Ministro Sotomayor elevó el parte de Riveros de esa fecha, a quien hacía sus veces en Santiago, José A. Gandarillas. Este, a su vez, ofició el 19 de enero al Comandante General de la Escuadra, Riveros, y refiriéndose al oficio de Sotomayor mencionó con toda claridad que esa expedición de diciembre se realizó en cumplimiento de órdenes supremas y en virtud de las instrucciones dadas por el Ministro Sotomayor, "con el objeto de apresar la lancha lanza-torpedos que debía recibir el Gobierno del Perú". Además, el 21 de enero, Gandarillas en otra nota al Comandante General de la Escuadra, le manifestó haber recibido su oficio del 4 de enero, detallando las distintas opera-

ciones ejecutadas por los buques expedicionarios que salieron al Norte, reiterando que fue "con el objeto de apresar la lancha torpedo peruana".

Un telegrama de Lynch desde Iquique del 4 de enero, aparecido en *El Mercurio* informó que la fuerza de Galvarino Riveros había llegado a Pisagua en esta fecha, y que se había capturado una lancha torpedo peruana en Ballenitas. Según informes chilenos la lancha era de 30 toneladas, 70 pies de eslora, máquina de 40HP, andar 18 m.p.h., sin carbón, pero que por falla en máquinas no andaba más de 5 m.p.h. Días después en otras ediciones del mismo diario se decía que según datos de Antofagasta, a la lancha solo le funcionaba un cilindro y con eso navegaba a 12 m.p.h., pero que luego de repararle el otro, daría entre 18/20 m.p.h. También que se estaba terminando de colocar la caña de que se servía para lanzar el torpedo (de botalón), aparte de otras reparaciones. Fuenzalida relata que "los oficiales abandonaron la embarcación al ver al transporte chileno (lo cual no es cierto conforme se ha visto, pero pudieron ser los seudomaquinistas embarcados en Bahía Caraquez) quedando a bordo solo tres marineros"; que el *Amazonas* envió dos botes a cargo del capitán de corbeta (sic) E. Valverde, quien tomó posesión de la torpedera. No se ha encontrado el parte del comandante del *Amazonas* Manuel T. Thompson con la reseña de lo ocurrido.

El 3 de enero de 1880, el Ministro de Relaciones Exteriores de Ecuador, Cornelio E. Vernaza, envió una nota de protesta a su par en Chile, Miguel Luis Amunátegui. En ella, luego de rememorar las buenas relaciones existentes y su condición de neutral, le expresaba lo que sigue:

> "El 23 de diciembre de 1879, el señor Comandante del vapor *Amazonas*, perteneciente a la marina de guerra de Chile, indudablemente extralimitándose de sus facultades, ha apresado en Ballenitas, puerto de esta República, la lancha de vapor *Alay*, que con procedencia de Panamá con rumbos a puertos ecuatorianos, dio el ancla en la bahía de Caraquez, según se asevera, por arribada forzosa".

Luego de referirse a lo contemplado en el derecho internacional respecto a naves en esa situación, continuaba:

> "Quito considera como un grave y positivo agravio el acto de inaudita violación del territorio de la República, perpetrado en uno de los puertos de ésta por el señor comandante del *Amazonas*, vapor de la marina de guerra chilena, pues que no pueden ser incidentes controvertibles los de que la lancha *Alay* pertenezca o no a un gobierno beligerante, sea o no de propiedad particular y haya entrado por destino o por arribada a puertos ecuatorianos".

Después de demostrar que la presa fue en sus aguas territoriales, y la violación a los principios de propiedad y a su derecho a la restitución de la presa, concluyó expresando su convencimiento de que se desaprobará la conducta observada por el comandante del *Amazonas* y respecto a las reparaciones y satisfacciones:

> "Que no pueden menos que ser en cuanto a la lancha *Alay*, su devolución en el lugar en que se hizo la presa, y con los individuos que la tripulaban; y en cuanto al jefe captor, su inmediata destitución y que la demanda no se apoya en el derecho de la fuerza, sino en la fuerza del derecho, y la nación que se presta a lo que es justo, da de sí una gran opinión y de ésta depende siempre el poder de los estados".

El 24 de enero de 1880, *El Nacional* de Lima, comentó un artículo de fecha 10 de enero de 1880 del periódico oficial de Ecuador, que publicaba un comunicado del Gobierno en el que se daba a conocer haberse dispuesto se presentara un reclamo ante el Gobierno de Santiago, por el apresamiento de la lancha a vapor con "bandera de las Islas de Hawaii", hecho por el *Amazonas* en el puerto de Ballenitas. Nótese que por primera vez en lo que respecta a la difusión de estos hechos, se especifica cuál habría sido la bandera neutral usada, más tampoco se menciona el nombre de la embarcación, como ya se ha explicado.

En síntesis, el comunicado ponía énfasis en su declaratoria de neutralidad respecto a la guerra, que se había respetado fielmente y tenía, pues, el derecho de ser respetada por los tres países beligerantes. Calificaba de inaudita extralimitación que el comandante del transporte chileno hubiera apresado, en sus aguas, una lancha a vapor que tocara en sus costas, y expresaba que el Gobierno chileno no autorizaría ni ratificaría tal hecho. El comunicado tenía por objeto enterar a la nación ecuatoriana del reclamo presentado, esperando "de la nación chilena y del respeto por el Derecho de Gentes, la satisfacción y reparaciones debidas entre los pueblos cultos, civilizados y cristianos". *El Comercio* de Guayaquil, al tener conocimiento de ese comunicado, en su página editorial con el título "Un ataque inesperado", criticó acremente el acto de captura practicado por el *Amazonas*, chileno, de una lancha a vapor con "bandera de Hawaii" en Ballenitas, reclamando una actitud enérgica del Gobierno de Ecuador.

El 11 de marzo de 1880, el ministro chileno Amunátegui, acusó recibo de la nota del 3 de enero de Vernaza, y le expresó que de inmediato pidió los antecedentes del caso, pero que la dedicación de los marinos chilenos en las operaciones de guerra, no le habían "permitido adquirir todos aquellos datos indispensables" para analizar con

serenidad el desagradable incidente. Trece días después, el 24 de marzo, el *Amazonas* arribó a Valparaíso, y además pudo suministrar todos los datos.

En su respuesta Amunátegui esperaba que el incidente no interrumpiera las amistosas relaciones entre ambas repúblicas, y que volvería a escribirle en cuanto tuviera los datos. Fue pues, una respuesta vaga, a pesar de que desde enero de 1880 el Gobierno chileno tenía en su poder todos los informes de los comandos que intervinieran en la expedición de captura.

Sin embargo, el 11 de junio de 1880, el Ministro de Guerra y Marina de Chile ofició al Comandante en Jefe de la Escuadra con referencia a la captura de la torpedera, expresándole que ella había ocurrido en la época en que Manuel T. Thompson fuera su comandante, y cuyo informe fechado en Paita, 24 de diciembre, era vago en cuanto al lugar del apresamiento. Este hecho se actualizaba porque se buscaba encontrar una respuesta más coherente al Gobierno de Quito, que la que se ofreciera el 11 de marzo de 1880.

El 4 de enero de 1880 desde Pisagua, el Comandante en Jefe de la Escuadra había sido claro: "la captura se produjo frente a Ballenitas sin resistencia". No especificaba si fue dentro o fuera, esto es, dentro o fuera de las aguas territoriales, y ante lo solicitado por el Ministro pedía que el teniente 1° E. Valverde, 2do. comandante entonces, emitiera un informe. Esto se cumplió y el teniente Valverde explicó lo que sigue:

> "El 23 de diciembre apresan una lancha torpedo para Perú a cargo de oficiales de marina de guerra, señores teniente 1° la Barrera y guardia marina Vidal, los cuales se encontraban "fuera de la embarcación al momento de apresarla" (lo cual es cierto como se ha visto). Solo había tres individuos de distintas nacionalidades. Fue apresada sin resistencia frente a la Bahía de Santa Elena, fondeada y distante 2 o 3 millas de la costa, Lat. 2°11' Sur, Long. 81°05' Oeste. La correspondencia oficial que se encontró se envió al *Blanco* en Paita y equipaje".

El 13 de julio, el Ministro de Guerra y Marina de Chile ofició al de Relaciones Exteriores, transcribiéndole el oficio que el 11 de junio enviase al almirante Riveros, y la respuesta con el informe del 2do. Comandante. Como muy bien expresa Paz Soldán, los años transcurrieron, Chile no dio las satisfacciones del caso, y Ecuador olvidó por completo la ofensa inferida.

El 3 de enero de 1880, el Ministro del Perú en Ecuador ofició al Secretario de Estado de Relaciones Exteriores del Perú en relación a la protesta de Ecuador por la captura de la lancha *Alisa* (sic) por el

Amazonas en Ballenitas, nota que fue contestada el 21 de enero de 1880, por el Secretario de Estado de Relaciones Exteriores, P.J. Calderón. El hecho que llevase bandera neutral (nótese que hasta ahora nadie ha mencionado cuál bandera se había usado y del nombre se han dado varias versiones) expresaba Calderón, dificultó la gestión oficial ante el Gobierno de Quito. Sin embargo, le expresaba su acuerdo al haber presentado un reclamo verbal, y que protestase por violación de las aguas territoriales, debiendo ese Gobierno pedir satisfacciones a Chile.

El Gobierno peruano, sin embargo, abrió juicio contra el teniente 1° graduado Manuel de la Barrera y el alférez de fragata Arístides Vidal por la pérdida de la lancha a vapor, cuya conducción de Panamá al Callao tuvo a bien confiarles el Supremo Gobierno. Fiscal de la causa fue nombrado el capitán de corbeta graduado Juan Duffó. Nótese que no se especifica nombre alguno para la lancha.

El Consejo de Guerra de Oficiales Generales, que veía el caso, ordenó que se librase exhorto al lugar donde se hallare el maquinista Julio Cabello, que fue quien se llevó la lancha a vapor del puerto de Manta como se ha descrito, para tomarle la respectiva declaración instructiva.

El Fiscal Duffó, ante dicha resolución, ofició el 9 de marzo de 1880 al Comandante General de Marina, exponiendo las dificultades de todo orden que había para traer del Ecuador a Julio Cabello, con la finalidad de interrogarlo. Sin embargo, opinaba que solo había tres opciones: "o seguir el juicio contra Cabello como reo ausente, o pedir su extradición para juzgarlo como reo presente, o librar el despacho para que declare como testigo".

Duffó era de la opinión que se pidiera la extradición, pues el delito cometido por Cabello estaba contemplado en el art. 2°, inciso 3° del Código de Enjuiciamiento Penal, según principio de derecho internacional, por el que están sujetos a la jurisdicción criminal de la Nación los nacionales y extranjeros naturalizados que, en cualquiera parte cometieran delito de traición a la patria, opinión que concurría con la del Consejo de Guerra. Además, según Duffó, el delito imputado a Cabello no podía dejar de estar considerado en la Convención de Extradición celebrada con el Ecuador y canjeada en Quito el 18 de setiembre de 1875.

El Comandante General de Marina, capitán de navío José María García, elevó el oficio del Fiscal al Secretario de Marina, capitán de navío Manuel Villar, quien decidió el 23 de marzo que no era "llegado el caso de hacer uso del convenio sobre extradición ajustado con la República del Ecuador". Después, no hay más información, quedando en lo desconocido el fallo final.

Con lo expresado, es de esperar que todo este asunto quede aclarado y libre de las inexactitudes y ficciones difundidas con anterioridad. Al final la captura dejaría al Perú sin una embarcación que pudo serle útil en 1880.

5.6. LA PRIMERA DIVISIÓN DE TORPEDISTAS EN ARICA[140]

Gracias a la gentileza del profesor chileno don Hugo Rodolfo Ramírez, que en octubre de 1994 obsequiara al Instituto de Estudios Histórico Marítimos varios facsímiles de documentos tomados en Arica a su captura, se puede exponer que a fines de noviembre o primeros días de diciembre de 1879, se constituyó en Arica la 1ra. División de Torpedistas, estacionada en la isla del Alacrán, y cuyo primer jefe fuera don Leoncio Prado.

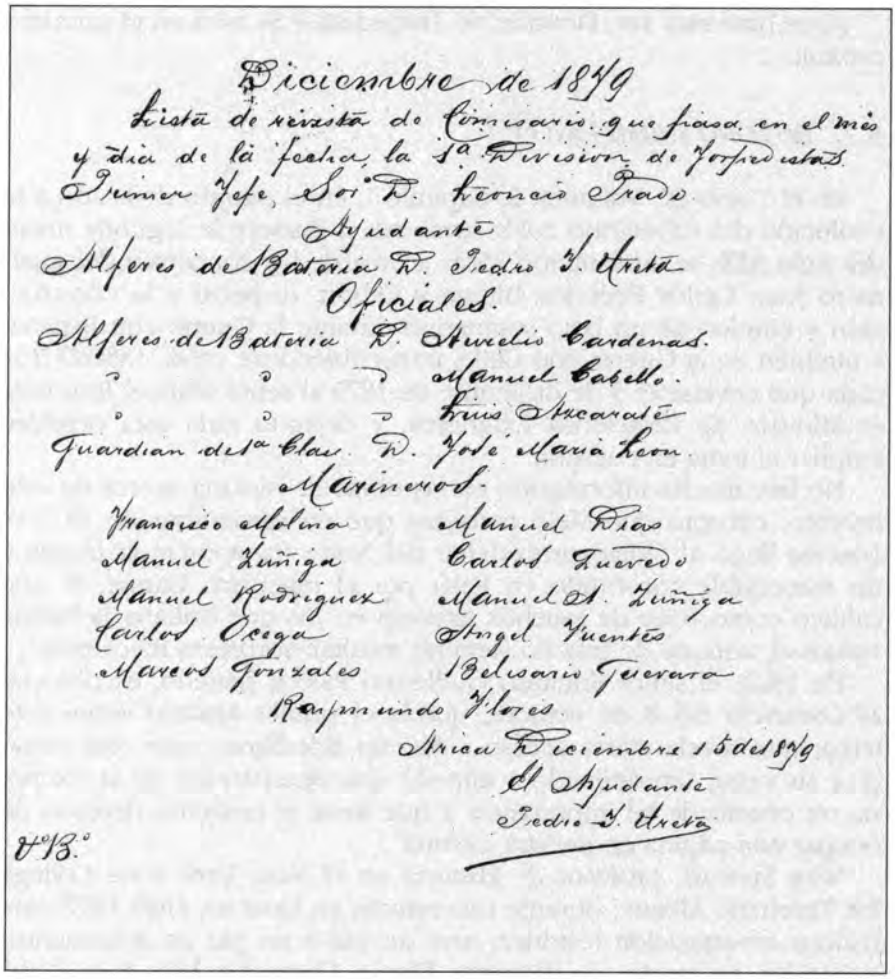
De los documentos se aprecia que el mes de diciembre estuvo dedicado a la satisfacción de necesidades a través de proveedores locales, para instalar en dicha isla una estación de torpedos, cuya naturaleza no se puede precisar, pero lo más probable es que fueran los dos Lay que se enviaron del Callao, como se ha visto. Cabe recordar que estos torpedos autopropulsados controlados eran principalmente para defensa de puertos, debiendo estar la estación de control en tierra.

El 15 de diciembre, en Arica, se formulaba la primera Revista de Comisario de la 1ra. División de Torpedistas con un efectivo de 17 personas, como sigue:

Primer Jefe	Sr. D. Leoncio Prado
Ayudante, Alférez de Batería	D. Pedro J. Ureta
Oficiales	
Alférez de Batería	D. Aurelio Cárdenas
Alférez de Batería	D. Manuel Cabello
Alférez de Batería	D. Luis Azcárate
Guardián de 1ra. Clase	D. José María León
Marineros	
Francisco Molina	Manuel Díaz
Manuel Zúñiga	Carlos Quevedo
Manuel Rodríguez	Manuel A. Zúñiga
Carlos Ocega	Angel Fuentes
Marcos Gonzales	Belisario Guevara
Raymundo Flores	



Teniente de Marina Leoncio Prado,
reincorporado a la Marina de Guerra del Perú en 1879.
Fue designado como Jefe de la 1ra. División de
Torpedistas estacionada en la isla del Alacrán en Arica.
(Reproducida del Archivo Histórico de Marina).



Diciembre de 1879

Lista de revista de Comisario que pasa en el mes y dia de la fecha, la 1ª División de Torpedistas.

Primer Jefe, Sor. D. Leoncio Prado

Ayudante

Alferes de Batería D. Pedro J. Uriete

Oficiales.

Alferes de Batería D. Aurelio Cardenas.

" " " Manuel Castello.

" " " Luis Alcarate

Guardian de 1ª Clase D. José María Leon.

Marineros.

Francisco Molina	Manuel Dias
Manuel Zuñiga	Carlos Cuevedo
Manuel Rodriguez	Manuel A. Zuñiga
Carlos Ocega	Angel Fuentes
Marcos Gonzales	Belisario Tevevara
Raymundo Flores.	

Arica Diciembre 15 de 1879

El Ayudante

Pedro J. Uriete

V°B°

Primera Revista de Comisario de la 1ra. División de Torpedistas establecida en Arica, el 15 de diciembre 1879, en donde se aprecia un efectivo de 17 personas bajo el mando del teniente Leoncio Prado. Gentileza del profesor en Historia, Dr. Hugo Rodolfo Ramírez de Chile, según se cita en el título 5.6 y Nota 133.

¿Qué hizo esta 1ra. División de Torpedistas? Se verá en el próximo capítulo.

5.7. EL TORO SUBMARINO[141]

En el Tomo IX, Volumen 2, Capítulo I, en el párrafo dedicado a la evolución del submarino como arma naval durante la segunda mitad del siglo XIX, se adelantaron ideas acerca de los conceptos del ingeniero Juan Carlos Federico Blume y Othon, respecto a la construcción y empleo de un bote submarino durante la Guerra con España, y también en la Guerra con Chile, transcribiéndose en el *ANEXO B* la carta que enviase el 3 de diciembre de 1879 al señor Manuel Irigoyen, ex-Ministro de Relaciones Exteriores, y dejando para esta ocasión, ampliar el tema en cuestión.

No hay mucha información en las obras de historia acerca de este invento, excepto que Melo consigna que en noviembre de 1879 el *Limeña* llegó al Callao procedente del Norte transportando tropas y un sumergible construido en Paita por el ingeniero Blume, al que calificó como "uno de muchos intentos en los que brillaba la buena voluntad, aunque de ésta no siempre resultan sorpresas mecánicas".

En 1922, el señor Eduardo Guillermo Pastor, paiteño, escribió en *El Comercio* del 8 de octubre, quizás el primer artículo sobre este tema, que revela cierto acceso a fuentes fidedignas, que está como dice su autor, "encaminado a impedir que desaparezca de la memoria un evento de tal importancia y que tiene el justísimo derecho de ocupar una página en nuestra historia".

Watt Stewart, profesor de Historia en el New York State College for Teachers, Albany, durante una estadía en Lima en 1936-1937 para realizar investigación histórica, tuvo acceso a un par de documentos originales en poder de Roberto Blume Corbacho hijo menor del inventor, y su trabajo *Federico Blume's Peruvian Submarine*, publicado en 1948, se basa en ellos. Uno, en inglés, está escrito en tercera persona por el propio inventor con el título *Federico Blume's Peruvian Submarine*, que por simplicidad se le denominará *Relato Blume*. El otro documento es una carta que F. Blume envía a Nicolás de Piérola en 1884. Stewart hace referencia al artículo de Eduardo Guillermo Pastor de 1922 y a otro de 1939 del entonces teniente 1° Juan Manuel Castro Hart sobre este tema, publicado en la *Revista de Marina*, quien a su vez toma como referencia en parte, el artículo de Pastor. Castro fue el primer oficial de marina peruano que escribió

sobre Blume y su invento, y lo hizo en un conceptuoso artículo.

Durante la guerra con España, Blume había realizado algunos cálculos que le permitieron expresar el régimen de hundimiento de un objeto en el mar, y el grado en que le era posible controlar dicho régimen. Escogió para el experimento una botella. Con estos conocimientos, a Blume le parecía totalmente factible construir una embarcación que navegase bajo la superficie del mar. Stewart reseña como fue el experimento con la botella, a partir del cual Blume concibiera el submarino durante la guerra con España. Pero ya en 1879, con todo ese bagaje de conocimientos, Blume se fijó la tarea de demostrar su idea en una forma práctica, a su propio costo. Primero fabricó con láminas delgadas de metal, un pequeño modelo a escala, de unos dos metros (6.56 pies) de eslora por cuarenta centímetros de manga (1.31 pies). Lo probó en Paita atado a un jibilai. En esa ocasión solo buscaba probar a una escala mayor lo que había demostrado en el experimento de la botella, cuyo detalle se puede leer en la Nota. Se trataba de demostrar la estabilidad de una embarcación de forma ahusada, cónica, como la de un puro de tabaco. Todo resultó bien, y de inmediato se abocó a la tarea de construir un bote de mayor tamaño, cuya descripción tomada del *Relato Blume*, la transcribe Stewart así:

> "La construcción comienza en abril, y luego de terminado se le pone en el agua en octubre (?). Era de forma ahusada, de planchas de hierro de 1/4 de pulgada (0m.06) de espesor, de 48 pies (14m.63) de eslora y 7 pies (2m.13) de diámetro. En el interior tenía cuadernas de madera, de 10 por 12 pulgadas (0m.25 por 0m.31) espaciadas 3 pies (0m.91) para impedir un colapso por la presión externa, si el submarino, por un accidente descendía a una gran profundidad. En la popa tenía una hélice de dos palas, accionada por ocho hombres, cuatro a cada lado del eje, de 7 pies (2m.13) de largo. Este eje accionaba también una bomba, que se podía desconectar. En la popa había un timón. En el interior del submarino, al centro, había un tanque cilíndrico vertical, con un nivel para medir la altura del agua dentro del tanque. Este depósito tenía grifos y válvulas que permitían el ingreso del agua desde el exterior, para una inmersión. La bomba estaba conectada al tanque y al exterior del submarino, y también a su interior con el objeto de achicar el agua que ingresara por una fuga, o que se admitiera intencionalmente para acelerar la inmersión. Por la parte superior salían dos tubos de bronce de unas 2 pulgadas (0m.05) de diámetro que servían, uno para permitir el ingreso del aire al navegar a poca profundidad, y el otro conectado a un ventilador de aspas, para expeler el aire viciado. Como no hubiera plomo disponible para el lastrado, se emplearon al fondo del submarino trozos de rieles de hierro y piezas de hierro fundido, distribución que restringía inconvenientemente el espacio interior. Para medir la profundidad

tenía un tubo de ½ pulgada (0m.01) de diámetro doblado en la forma de sifón y parcialmente lleno de mercurio. Como manómetro de respeto para medir la presión, contaba con un manómetro normal para vapor, conectado con el mar exterior. Inicialmente, los tubos de aire tuvieron como tapones clavijas de madera, pero al final el submarino no tendría tubos de aire. El submarino sería impulsado por aire comprimido, una parte del cual se usaría para respirar; el aire viciado sería expulsado por el cilindro y émbolo que accionara la hélice, "o de algún otro modo".

Uno de los aspectos sobre el que hay contradicciones en los escritos es el referido al inicio de la construcción y la primera sumersión de prueba. Respecto al inicio está claro que el *Relato Blume*, como se ha visto, lo fija en abril de 1879. En cuanto al segundo ello sucede el sábado 13 de setiembre del mismo año, por lo que no pudo ser puesto en el agua en octubre.

En efecto, tal como lo consigna el capitán de navío F. Yábar A. en el Anexo N° 9 de su obra *Fuerzas Sutiles*, el miércoles 17 de setiembre el ingeniero Blume remitió una carta múltiple al capitán de puerto, capitán de navío Joaquín Guerra, al Sub Prefecto Miguel Manzanares y al señor Alejandro Rodríguez Guerra, solicitándoles certificación por escrito de la sumersión que presenciaron en Paita, con el tenor siguiente:

"Sírvanse decirme si el domingo pasado (14) presenciaron U.U. una sumersión que hice en el aparato de mi invención, acompañado del Sr. Dn. C.D. Parker y de seis soldados, cuanto tiempo estuvimos debajo y en cuántas brazas de agua, y si están U.U. convencidos de la posibilidad de la navegación submarina y aparte de la cuestión velocidad".

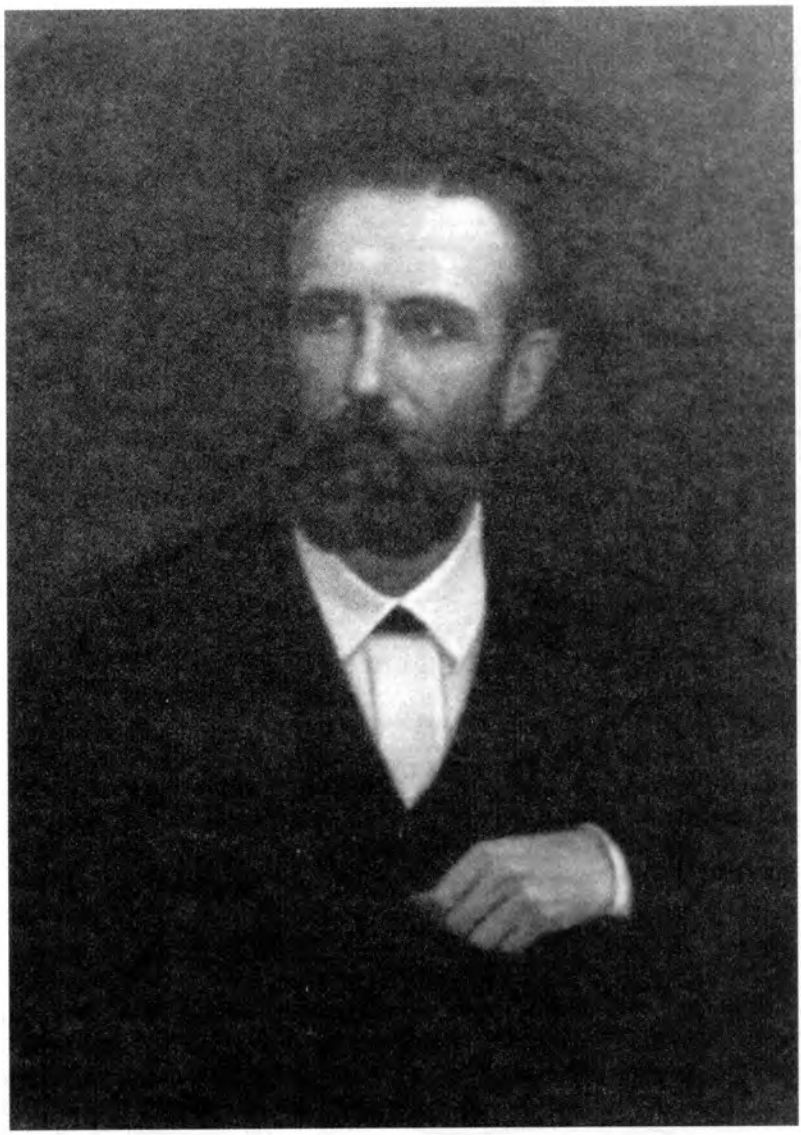
El mismo día, y en el mismo documento cada uno de los testigos consignó:

"En contestación a lo que antecede, diré a U. que el domingo pasado presencié la sumersión que hizo en el aparato de su invención, permaneciendo debajo del agua a una profundidad de cinco brazas aproximadamente, cuarenta minutos. Respecto a la posibilidad de navegación submarinamente, creo por lo que tengo visto, que es una cosa resuelta sin poder asegurar la velocidad con que realize. *ALEJANDRO RODRÍGUEZ GUERRA*".

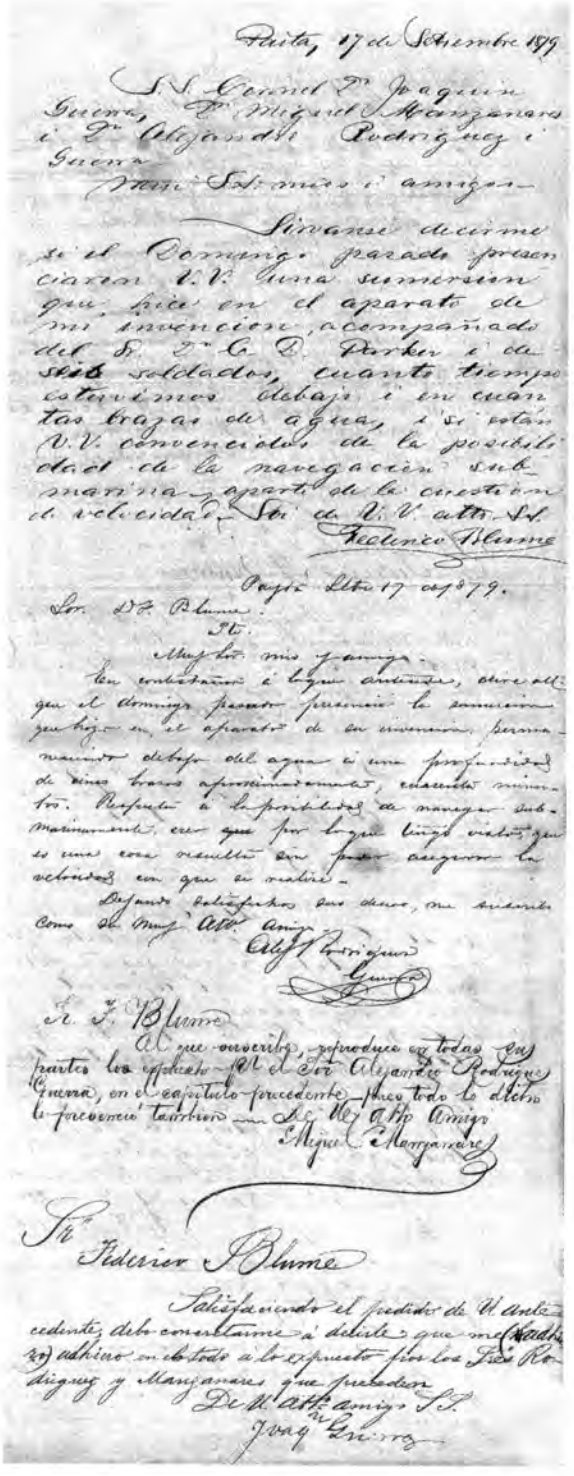
"El que suscribe reproduce en todas sus partes lo expuesto por el Sr. Alejandro Rodríguez Guerra, en el capítulo precedente, pues todo lo dicho lo presenció también. *MIGUEL MANZANARES*".

"Satisfaciendo el pedido de U. antecedente, debo concretarme a decirle que me adhiero en todo lo expuesto por los Srs. Rodríguez y Manzanares que preceden. *JOAQUÍN GUERRA*".

El mismo 17 de setiembre, desde Paita, el ingeniero Blume escribió al Director Supremo de la Guerra, general M.I. Prado, que Yábar



Ingeniero don Juan Carlos Federico Blume y Othon. Inventor y constructor del bote submarino en Paita en 1879.
(Reproducida del Museo Naval del Perú Julio J. Elías).



Paita, 17 de Setiembre 879

S.S. Coronel Dn Joaquin Guerra, Dn Miguel Manzanares i Dn Alejandro Rodriguez i Guerra

Mui Sres mios i amigos

Sírvanse decirme si el Domingo pasado presenciaron V.V. una sumersion que hice en el aparato de mi invencion, acompañado del S. Dn C. D. Parker i de seis soldados, cuanto tiempo estuvimos debajo i en cuantas brazas de agua, i si estan V.V. convencidos de la posibilidad de la navegacion submarina, aparte de la cuestion de velocidad. Soi de V.V. atto S.S.

Federico Blume

Paita Octe 17 de 879.

Sor. Dn F. Blume.

Ptmo.

Muy Sor mio y amigo.

En contestacion á lo que anteayer, cerca de las 4 p.m. el domingo pasado presenció la sumersion que hizo en el aparato de su invencion, permaneciendo debajo del agua i una profundidad de cinco brazas aproximadamente, cuarenta minutos. Respecto á la posibilidad de navegar submarinamente, creo que por lo que hemos visto, que es una cosa resuelta en poco tiempo la velocidad con que se mueve.

Deseando felicitarlo por dicho, me suscribo como de Muy Atto Amigo

Alej Rodriguez
Guerra

Sr. D. F. Blume

Al que suscribe, reproduce en todas sus partes lo espuesto por el Sor Alejandro Rodriguez Guerra, en el capitulo precedente, pues todo lo dicho le parece cierto.

Muy Atto Amigo
Miguel Manzanares

Sr
Federico Blume

Satisfaciendo el pedido de U en la nota antecedente, debo consultarme á decirle que me hallo conforme en todo a lo espuesto por los Sres Rodriguez y Manzanares que preceden.

De U atto amigo S.S.
Joaq Guerra

Reproducción de la carta múltiple del Ing. Federico Blume y Othon, fechada en Paita el miércoles 17 de setiembre de 1879, que dirigiera a los testigos de la sumersión de su submarino en Paita el domingo 14 de setiembre, y respuestas de los mismos. (Reproducida del Archivo Instituto de Estudios Históricos del Pacífico, por la gentileza de su Presidente, don Oscar Ferreyra Hare).

transcribió como Anexo Nº 10, en los términos que siguen:

"Desde que le anuncié mi propósito de construir una embarcación sub-marina de mi invención, no he cesado de trabajar con ese fin, y no he querido hablar antes de ahora porque deseaba citar hechos. Por fin el sábado 13 del presente mes sumergí cinco veces, navegué debajo de la superficie en la profundidad que deseaba y volví a salir, sin novedad. En el primer ensayo solo el Sr. Dn. C.D. Parker se atrevió a acompañarme, pero en los últimos se metieron siete hombres más, y todos querían entrar. Seguro del éxito convidé para el día siguiente (domingo 14) al Sr. Dn. Miguel Manzanares, Sub-Prefecto, al Sr. Dn. Joaquín Guerra, capitán de puerto, y al Sr. Dn. Alejandro Rodríguez y Guerra, cuyo certificado incluyo. El Sr. Parker con seis soldados me acompañaron y los señores citados observaban desde un bote. Debido a cierta aprehensión del Sr. Parker este no obedeció rápidamente mis órdenes, y por mi parte algo fastidiado con ese temor vano le mandé hundir el aparato de golpe; abriendo todas las llaves. Esto dio lugar a un accidente, pues no se metieron a tiempo ciertos tapones, y antes de poderlo efectuar nos encontramos en cinco brazas (9m.15) de agua tocando el fondo e inundados de agua hasta la cintura. No era esa mi intención, y por supuesto la gente se creyó perdida. Les eché un discurso haciéndoles ver que si me obedecían ciegamente todos salvaríamos del aprieto y sino nos quedaríamos sepultados. Se portaron espléndidamente, y después de achicar durante cuarenta minutos salimos a la superficie sin novedad.

Esta terrible prueba, aunque debida a mi descuido o más bien a mi impaciencia, prueba más que las anteriores la excelencia del aparato. Todos nos daban por perdidos. Podríamos haber estado, los ocho hombres otros 40 minutos, pues nadie sintió falta de aire.

Ahora vamos al reverso de la medalla. Al aparato le falta velocidad. Es cierto que no es tan esencial ésta para el que pueda llegarse a la quilla sin ser visto y sumergirse cuando es perseguido. Sin embargo, veo que con seis hombres, no es suficiente la velocidad que obtengo. No ha sido tampoco mi objeto probar ese punto, sino la practicabilidad de navegar y atacar por debajo de la superficie, y eso esta más que probado con el tremendo zabullón del domingo. Ahora voy a meterle una máquina de vapor al aparato, y entonces esta todo listo, y no hay más guerra por mar. *FEDERICO BLUME.*

P.D. En el próximo vapor regreso a Lima.

Cuando concluya mis experimentos daré nuevo aviso a V.E., y si lo cree conveniente puedo completar lo que falte en la factoría de Bella Vista, pues aparte de que he agotado mis recursos no se puede contar aquí con la reserva indispensable, y hasta ha habido quien insinúe que en caso de exigir los chilenos la entrega del aparato y del inventor como condición de no bombardear, desearían saber lo que harían las autoridades, agregando, que por lo pronto le estaba yo haciendo un mal a la

población con construir tal aparato, que podría evitar la venganza del enemigo. El Sub Prefecto contestó dignamente. *F.B.*"

En esta carta y en el *Relato Blume*, no se hace mención a la participación en la primera sumersión y siguientes, del hijo del inventor, Juan Carlos Federico Blume Corbacho. Tampoco hubo marino peruano alguno a bordo. Pastor, que obtuviera información de este participante, describió así la epopeya de la primera sumersión el 13 de setiembre en Paita:

"Se introdujo (Blume) en el aparato, cerró las tapas herméticamente, e inició el hundimiento, confiado en que sus previsiones y cálculos no hubieran fallado. El aparato descendió con brusquedad siete pies (2m13) y luego unos cinco más (total 12 pies o 3,57); se ordenó darle a las manivelas para poner en movimiento el sistema de engranajes que accionaba el eje de la hélice; y pincipiaron a deslizarse bajo el agua, navegando muy bien a razón de tres millas por hora. Por falta de motor no pudo aplicarse el sistema de renovación de aire, que era indispensable; y por este motivo no fue posible permanecer bajo el agua más de treinta minutos".

Sin embargo, una carta del 28 de setiembre de 1880 de Blume a Piérola, que Yábar transcribe como Anexo N° 12, en su obra *Fuerzas Sutiles*, le menciona que la velocidad fue de "tres kilómetros por hora". En realidad, solo Pastor menciona las tres millas por hora.

Pastor describe la sensación de otro testigo ocular que compartiera con Blume la emoción de las primeras inmersiones, en los términos siguientes:

"En uno de los ensayos, al ir a sumergirse, parece que se procedió con cierta precipitación, y uno de los tubos que servían de respiradero cuando el aparato navegaba muy cerca de la superficie, se destapó y comenzó a recibirse un fuerte chorro de agua, con cuyo peso el hundimiento se hizo más violento. Los tripulantes aterrorizados se lanzaron a las bombas, y con espanto, notaron que no funcionaban bien; en esta situación verdaderamente angustiosa, el único que conservó su sangre fría fue Blume, quien comprendiendo que en sus manos estaba la vida de cuantos con él se encontraban, tuvo el suficiente dominio sobre sí mismo para ponerse a meditar en la causa que entorpecía el funcionamiento de las bombas. Al principio creyó que la presión exterior era tanta, que ya no se podía vencer; pero el manómetro le mostró que no era esa la causa. El submarino chocó con el fondo de la bahía; se ladeó un poco mientras seguía llenándose de agua, y los hombres rezaban arrodillados. Blume tranquilamente revisó con cuidado las bombas y encontró que un pedazo de viruta las había obturado. Limpió todo cuidadosamente y principió a achicar cuando el agua le llegaba al pecho y la respiración se hacía difícil; unos minutos de lucha, el submarino principió a vaciarse, se enderezó y subió. Cuando llegó al pie del muelle (sic) y se destaparon las torres, apareció por una de ellas Blume, medio

desnudo, mojado hasta la barba y un poco pálido. Había salvado gracias a su sangre fría y a un acto de verdadero heroísmo".

En el *Relato Blume*, esa accidentada prueba en Paita, según la transcribe Stewart, se desarrolló así:

"En lo que concierne a la inmersión y salida a superficie, el submarino se comportó admirablemente. En una ocasión el señor Blume olvidó cerrar el tubo y el agua entró a raudales por los tubos de aire; con gran violencia el submarino se fue rápidamente al fondo sentándose en el fango. Más de la mitad del submarino se llenó con agua, escapando una buena parte del aire. Pero la bomba achicó toda el agua y el submarino, que cargado pesaba unas 30 toneladas, subió suavemente a la superficie. Había estado sin conexión con el aire, exactamente 40 minutos. Cuando se quitaron las clavijas de madera, se percibió una especie de explosión, cuya causa era el enrarecimiento del aire interior, la porción dejada al comienzo tuvo que llenar el espacio ocupado por el agua que había entrado después de expeler éste, o diciéndolo de otra forma, expandiéndose a casi al doble de su volumen. Este accidente demostró claramente lo correcto de los cálculos del Sr. Blume en cuanto a la subida del bote. El accidente se debió al hecho de que el Sr. Blume dedicado a observar con atención la subida del mercurio indicativa de que la profundidad del submarino estaba en aumento, olvidó dar la orden para colocar las clavijas de madera en los tubos de aire en el momento oportuno. En el submarino estaban el Sr. Blume, un amigo suyo, el norteamericano Sr. Charles Parker, y ocho operarios. Arriba, en la superficie, en el bote de la capitanía de puerto, estaban el capitán de puerto y de navío D. Joaquín Guerra, su sobrino don Alejandro Rodríguez Guerra, el hijo del señor Blume, un muchacho en esa época, y seis bogas, además del Subprefecto don Miguel Manzanares. En la playa, los miles de espectadores consideraban perdida a la tripulación del submarino, y quedaron muy sorprendidos al verlo subir a la superficie. El bote del capitán de puerto se podía ver claramente (desde abajo) como si estuviera suspendido en el aire y los rostros de los bogas se podían distinguir muy bien como también los movimientos y sus expresiones llenas de angustia por no poder ayudar en forma alguna.

De lo que antecede entonces, está perfectamente claro que durante el día se podía ver desde el submarino, la quilla de un buque. Todos los experimentos en Paita se hicieron de día con cielo despejado, por lo que un ataque contra un buque enemigo debía hacerse en pleno día, cuando menos se esperaba y aunque así fuera no podría evitarse, particularmente si el submarino esperaba sumergido antes del amanecer, de manera de no ser visto desde la playa cercana. Blume había comentado antes que los observadores no podían ver el submarino estando a dos metros (6.56 pies) bajo la superficie. Durante los experimentos en Paita, se descubrió que el submarino podía quedarse fijo a la profundidad que se

escogiera. Sobre la base de conocidos principios de física, Blume calculó que un submarino con un desplazamiento similar, si permanecía a nivel de la superficie, requería un agregado de 1.38 kilogramos (3.97 libras) de peso para sumergirse a una profundiad de 10 metros (32.81 pies). El descubrimiento de este hecho, comentaba Blume, constituía una de las características más importantes de su invento".

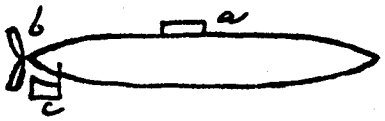
Una parte del *Relato Blume* se refiere a sus conclusiones y primera idea de un submarino en 1865, que Stewart la reproduce acompañada de un croquis en el margen del documento. En general, los tres croquis que reproduce Stewart están tomados del *Relato Blume*, esto es, que no son de su invención o interpretación. Ellos se reproducen en la ilustración de la página siguiente.

"En principio todo lo que se necesitaba para construir un submarino que pudiera quedar herméticamente cerrado, era tener dentro de él un depósito para recibir agua y una bomba de presión para evacuarla, de manera de subir nuevamente a la superficie después de haber alcanzado la profundidad deseada, unos 10 metros (32.81 pies) por debajo de la superficie del mar, que permitía al submarino colocarse debajo de la quilla de los blindados más grandes. En esta forma, empleando una hélice común y operando la bomba, el submarino podía mantenerse entre la superficie y los 10 metros (32.81 pies) de profundidad, navegando en curvas verticales. En cuanto a la forma del submarino, la mejor parecía ser aquella de un huso, o cigarro de tabaco (de un puro). Habría un hueco de hombre (o de registro) con una tapa estanca asegurada por dentro (a), una hélice (b), un timón (c) (figura 1 en ilustración) y vidrios gruesos en los costados del hueco de hombre. Estando lejos del buque enemigo, el submarino solo necesitaba hundirse hasta su línea superior, dejando claros los vidrios del hueco de hombre. El submarino debía pintarse del color del mar. Como potencia propulsora se usaría aire comprimido".

En su mención al *Relato Blume*, Stewart transcribe la filosofía del inventor:

"Era completamente natural mirar primero a los medios conocidos de defensa antes de prestar mucha atención a algo que jamás se había hecho. Pero la urgencia del caso no impedía una prueba justa, pues si algo nuevo se rechaza sistemáticamente, simplemente porque es nueva, el mundo jamás progresaría y no deberían haber ferrocarriles, telégrafos, vapores, blindados, dinamita y muchas otras cosas que fueron una novedad cuando se las introdujo. Lo que aquí ha sucedido cuando el Sr. Blume aparece con su submarino, es lo que generalmente sucede en tales casos, esto es, incredulidad general al comienzo, hasta que la idea demuestra ser factible".

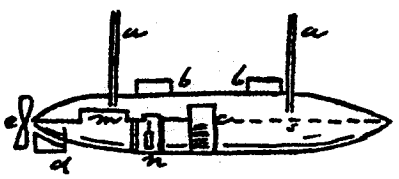
La carta del 17 de setiembre que Blume enviara a Prado en Arica, que le llegó por la vía marítima quizá en el término de una semana o poco más, y que contestó con fecha 1° de octubre, no ha sido habida,



a- hueco de hombre
b- hélice
c- timón

Fig. 1

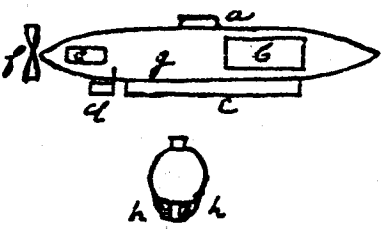
Croquis de la concepción inicial del bote submarino antes de la guerra con Chile



a,a- tubos de aire
b,b- hueco de hombre
c- tanque de agua
m- eje operado por ocho hombres para accionar hélice, bomba y ventilador
n- bomba
s- línea punteada que muestra la altura hasta la cual llegaban los rieles de lastre
e- hélice
d- timón

Fig. 2

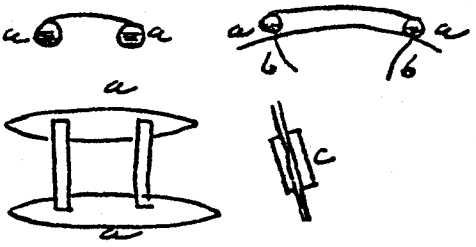
Croquis del bote submarino construido y probado por Blume en Paita



a- hueco de hombre
b- tanque de aire comprimido
c- quilla hueca como receptáculo de agua
d- timón
e- caldera de vapor
f- hélice
g- espacio ocupado por máquina y bomba
h- (vista inferior) lastre de plomo por fuera del casco

Fig. 3

Croquis del bote submarino después de las modificaciones en 1880



a,a- dos cilindros en forma de puro unidos por dos bandas que se colocarían en la parte superior del submarino
b,b- espoletas de seguridad una por cada cilindro que unirían los cilindros al casco a través de pequeños orificios, que a su vez estarían cerrados con tapones de madera, que tendrían un orificio para una espoleta (b,c), rodeada de caucho.

Fig. 4

Croquis de las cargas explosivas y su distribución, no construidas, que Blume pensaba usar en lugar del torpedo Lay.

Todos estos croquis están en el *Relato Blume*, de donde los reprodujo Watt Steward, en su artículo *Federico Blume's Peruvian Submarine*, en *Hispanic American Historical Review*, XXVIII, agosto, 1948.

pero Blume si la menciona en su oficio al Director de Marina que aparece más adelante. En cuanto al regreso de Blume a Lima, el periódico *La Patria*, en su edición del viernes 3 de octubre comentaba que en el vapor *Islay* había llegado el señor F. Blume, ingeniero contratista del ferrocarril de Paita a Piura:

> "Este caballero, decía, es inventor de una formidable máquina de guerra, la cual ya terminada, creemos viene a poner a disposición del Supremo Gobierno. El primer ensayo de su ingenioso, a la vez terrible aparato, según comunicó el vapor anterior, tuvo lugar en la rada de Paita, en presencia de numerosísimas personas y con un éxito sorprendente".

Se terminó el secreto, pues conocido es que el vapor de la carrera entre Chile y Perú llevaba y traía los periódicos editados en ambos países.

La llegada de Blume al Callao, coincidió con una serie de hechos de orden bélico y político, que tendrían repercusión negativa en el proceso de perfeccionamiento del bote submarino durante su permanencia en el Callao y cuando el público lo identificó como el "*Toro submarino*".

El primero de ellos, de enorme trascendencia, fue el Combate Naval de Angamos el miércoles 8 de octubre, con la trágica muerte de Grau y muchos otros oficiales y tripulantes, y la captura del monitor. La consecuencia de naturaleza política fue la renuncia del Gabinete Mendiburu el sábado 11 de octubre. Consultas van y vienen hasta que el domingo 19 de octubre se logró conformar un nuevo Gabinete bajo la presidencia del general La Cotera, en la cartera de Guerra y Marina. Sin embargo, la crisis ministerial se agravó, pues algunos ministros no duraron ni un día por razón de renuncia, y así se sucedieron nombramientos y renuncias de tres Gabinetes, hasta que el sábado 1° de noviembre se conformó uno nuevo, siempre con la presidencia de La Cotera.

Fue durante este revuelto que desde Arica, Prado escribió a La Puerta con fecha miércoles 22 de octubre, expresándole en un párrafo:

> "Don Federico Blume, vecino de Paita, que actualmente está en el Callao, me dice que ha inventado un aparato de navegación submarina capaz de destruir la flota enemiga. Bueno sería mandar examinar también ese aparato y ver si puede aprovecharse de él en las presentes circunstancias".

Es obvio que esta carta llegó a La Puerta varios días después y que de ella no se podía derivar la orden para que un transporte procediera a Paita y condujere el bote submarino al Callao, en la fecha en que ocurrió.

En efecto, J.J. Elías en sus comentarios que anota en el libro de P.L. Storace, consigna que "el 22 de octubre salió el *Limeña* del Callao a Paita, a traer el torpedo llamado Blume y regresó con él". Evidentemente no hay una correlación de fechas, y solo cabe suponer que Prado había comunicado esta decisión con anterioridad a La Puerta o al ministro Mendiburu, sea por cable, telégrafo o carta.

Es probable que la orden para traer el bote submarino al Callao la diera el ministro Mendiburu antes de renunciar, pues es precisamente el 12 de octubre cuando el Director de Marina, Elcorrobarrutia, por orden del Ministro ofició a Blume para que coordine el transporte del submarino y personal al Callao, como lo refiere Blume en su carta del 5 de noviembre al citado Director. La fecha de salida del transporte es completamente lógica, pues de otra forma no podría explicarse como es que el *Limeña*, al mando del capitán de navío Ezequiel Otoya, regresó al Callao el lunes 27 de octubre con el bote submarino,y no en noviembre como consigna Melo. En total cinco días: en ir y regresar de Paita más las escalas en otros tres puertos al regreso, para embarcar la tropa que también condujo. El bote vino abarloado, pues por su peso no podía izarse a la cubierta del transporte. Ya en el Callao el bote submarino quedó fondeado cerca del muelle de fleteros.

En la edición de *La Patria* del martes 28 de octubre, se consignó la noticia siguiente:

> "A las 6 p.m. de ayer 27 (lunes), fondeó en la bahía del Callao el transporte nacional *Limeña*. Trae la invención del señor Blume, que embarcó en Paita. Además conduce un batallón compuesto de 288 plazas al mando del coronel don Lorenzo Iglesias. Este batallón vino anoche por tren de 11 p.m."

El viaje del *Limeña* fue en realidad muy ajustado, a tenor del oficio que el lunes 27 de octubre elevara el Comandante General de Marina, de la Haza, al Director de Marina, Elcorrobarrutia, que corre en el Archivo Histórico de Marina, en los términos siguientes:

> "A las 5h. 30m p.m. del día de hoy 27 de octubre, fondeó en este puerto el vapor transporte *Limeña*, procedente del de Paita, con escala en Pacasmayo, Salaverry y Huacho, conduciendo a su bordo una máquina torpedo tomada en el 1er. Puerto (Paita), setenta y un caballos recibidos en el 2° (Pacasmayo) y el batallón Cajamarca completo de cuarenta jefes y oficiales y doscientos ochenta individuos de tropa embarcados en el 3° (Salaverry).
>
> Los pormenores de la navegación desde su salida el miércoles 22 del actual hasta su regreso, los encontrará US. en la comunicación del Comandante de ese buque que en unión del Estado General de Fuerza

tengo la honra de acompañar a la presente; documento que espero se digne US. someter al conocimiento del señor general Ministro del Ramo".

Esa noticia en *La Patria* era la confirmación definitiva de lo que hasta el viernes 3 de octubre era solo un comentario por confirmar. Le había simplificado trabajo al espionaje chileno. No hay información acerca de la atención que el gobierno y la Comandancia General de Marina prestaran a la presencia del bote submarino en el Callao, que seguramente se vió afectada por la noticia del desembarco del ejército chileno el domingo 2 de noviembre por el puerto de Pisagua, dando inicio a la Campaña de Tarapacá. Todo esto llevó al ingeniero Blume ocho días después a elevar al Director de Marina, Elcorrobarrutia, con fecha miércoles 5 de noviembre, la comunicación siguiente:

"Me cabe la honra de poner en conocimiento de US. que mi lancha submarina ha sido entregada a la Comandancia General de Marina en el Callao, porque los SS. Parker; Sáenz y Barrientos que me habían acompañado en mis excursiones submarinas en Paita, y que habían venido a esta Capital, según indicación del Supremo Gobierno, expresada en nota del Ministerio de la Guerra del domingo 12 de octubre (no habida), para ayudarme, no pueden seguir indefinidamente esperando.

Como consta a US., el objeto que se propuso el Supremo Gobierno al hacer venir la citada lancha de Paita, fue presenciar aquí la navegación submarina y la aplicación de torpedos, después de completado el aparato con una máquina de vapor. Pero no habiendo sido atendido hasta la fecha mi pedido de 22 toneladas de plomo para lastre a pesar de mi tenaz insistencia, no se ha podido proceder; y tengo el sentimiento de ver frustrados, después de los espléndidos resultados prácticos ya obtenidos y del deseo que S.E. el Supremo Director de la Guerra me expresó en carta del 1° (miércoles) de octubre (no habida), mis afanes de cinco meses (que confirmaría el inicio de su construcción en abril), sin utilidad alguna para el país.

Ya que el Supremo Gobierno no da importancia a la idea de atacar a las naves enemigas submarinamente, deseo poder siquiera, para mi propia satisfacción, terminar mi obra, según me lo permitan mis circunstancias, aunque lamentando la demora.

Por lo tanto, y a fin de que no queden estériles los resultados hasta ahora obtenidos, yéndose la lancha a pique o al garete.

A US. suplico me permita retirar el aparato, dispensándome las molestias que involutariamente he ocasionado. *FEDERICO BLUME*".

Tampoco hay información sobre alguna respuesta a esta comunicación, pero la preocupación bélica debe haberse agudizado con la noticia de la captura por los chilenos el domingo 16 de noviembre de la cañonera *Pilcomayo* y el desarrollo de la Campaña de Tarapacá.

La situación política se volvió a complicar con el regreso de Prado

a Lima el viernes 28 de noviembre, pues al reasumir la Presidencia de la República el Gabinete La Cotera renunció para dejarlo en libertad de formar uno nuevo, que incluiría a don Nicolás de Piérola, que no aceptó. Entre el 30 de noviembre y el 2 de diciembre, Prado buscó formar un Gabinete presidido por Manuel Irigoyen en la cartera de Relaciones Exteriores, que no duró ni un día. El martes 2 de diciembre Prado ratificó el Gabinete La Cotera del 1° de noviembre. El miércoles 3 de diciembre, Blume escribió una carta a don Manuel Irigoyen, que aparece transcrita en el Tomo IX, Volumen 2, Capítulo I, *ANEXO B*, por lo cual no será reproducida en esta oportunidad.

La carta a Irigoyen fue extemporánea, pues había renunciado el lunes 1° de diciembre junto con R. Ribeyro, y lógicamente no podría cumplir con el deseo de Blume expresado en el párrafo final de su carta.

Pero es pertinente resaltar algunos aspectos de esa carta del miércoles 3. Así menciona que "S.E. (se refería a Prado) me ha comprendido desde el primer momento, y como verá US. por la inclusa (probablemente la carta a La Puerta u otra), no desmaya". Después de criticar actitudes de algunas personas en su perjuicio, Blume pedía su apoyo para llevar "a buen término lo que con tan sorprendentes resultados, con tanto sacrificio y riesgo he logrado ya realizar".

En efecto, Blume había invertido de su propio peculio 10,000 soles en los materiales, mano de obra y pasajes de regreso a Paita de los colaboradores que lo acompañaron al Callao, y al quedarse sin recursos, pedía que el Gobierno asumiera los pasajes de los señores Parker, Sáenz y artesano Barrientos de Paita al Callao, abonándoles un sueldo durante el tiempo que tuvieran que desatender sus negocios en Paita. Sugería 10 soles diarios para los dos primeros y 5 para el tercero, necesitando otros seis hombres fuertes para motores.

Su objetivo, por el momento, era demostrar que se podía sumergir, mantenerse entre dos aguas a la profundidad que se deseara, navegar en esa condición a poca velocidad, aplicar el torpedo en varias maneras, y sus efectos. Si esta prueba era satisfactoria, solo restaría subsanar el único defecto que presentaba "su aparato": velocidad insuficiente. ¿Cómo? Pues usando una maquinita de vapor o aire comprimido, o ambas cosas, lo cual no era mayor problema. Si todo ello resultaba bien, manifestaba Blume en su carta, entonces en la Factoría Naval de Bellavista y otras más, se podía "hacer en un mes una flotilla de aparatos iguales, de fierro fundido, para tener uno o dos en cada punto de la costa amenazado y llevar algunos a Pisagua, Iquique u otros puntos ocupados por buques enemigos".

Si las lanchas Herreshoff más grandes, construidas para navegar en

superficie, experimentaron las dificultades que se acaban de narrar apenas en un recorrido de 120 millas, pero en exceso a su capacidad operativa, fácil es imaginar que esos aparatos no podrían desplazarse así no más a los puntos mencionados. Por eso, Blume explicaba a Irigoyen, que se podía embarcar en cualquier vapor mercante las partes como maquinarias, descargarlas en el lugar apropiado y proceder a su ensamblaje, por ejemplo en Arica o Pacocha, u otro. Luego de armados podrían navegar en superficie y sumergirse cerca del puerto ocupado o bloqueado.

¿Qué más necesitaba Blume? Pues 22 toneladas de plomo, en calidad de préstamo, que no era necesario comprarlas, pues el Director de Marina tenía una lista de los lugares en donde existía, sin costo. Así, algo había en la Factoría Naval y en el Arsenal. También lo había en la empresa de gas, y en Chimbote el señor Dubois tenía grandes cantidades sin uso, que se podían traer en el vapor de la carrera. Estaba convencido que Dubois no se negaría a "prestarle" ese plomo al Gobierno, con cargo a devolución. El único gasto sería el transporte. El plomo era sin duda, para el lastrado del submarino en lugar de los trozos de riel y de fierro fundido que se usaron en Paita, como se ha mencionado. Pero además, requería otros aparatos que al Gobierno no le costarían, como la hélice de uno de los "inútiles botes torpedos", pues la que él tenía no era buena. Necesitaba también una de las maquinitas a vapor de esos botes, que tampoco le costarían al Gobierno, que las tiene y de "nada les sirven".

Después de esta lista de requerimientos, en personal y material, Blume concluía su carta a Irigoyen del 3 de diciembre en estos términos: "Le encargo y suplico especialmente que explique bien al Gobierno y a todos los que conozcan el asunto, que no pretendo recompensa alguna, ni contratos, ni manejar fondos, ni quitar glorias a nadie".

Pero el jueves 18 de diciembre Prado se ausentó del país rumbo a Europa y nuevamente La Puerta asumió la Presidencia. Blume no logró entrevistarse con Prado. El viernes 19 de diciembre un acto de insubordinación del coronel Arguedas dio inicio a la sublevación de don Nicolás de Piérola el domingo 21 y el martes 23 de diciembre asumió el poder como Jefe Supremo de la República.

En el aspecto bélico también se produjeron nuevos hechos que tuvieron que absorver la atención política y militar. Así, el domingo 23 de noviembre se produjo la rendición de Iquique; el jueves 27 de noviembre la batalla de Tarapacá en la que las tropas peruanas triunfaron sobre las chilenas; el miércoles 17 de diciembre las tropas

peruanas salieron de Tarapacá para Arica; el sábado 27 de diciembre las tropas bolivianas en Tacna desconocieron la autoridad de Daza y el domingo 28 de diciembre en La Paz el pueblo organizó una Junta de Gobierno. Ante esta delicada y caótica situación a partir del miércoles 8 de octubre ¿podía algún político, marino o militar estar pensando en el bote submarino de Blume desde su llegada al Callao? Difícil, pero no imposible. Tampoco hay registro de curiosidad aunque fuera personal, de algún oficial de marina en conocer en que consistía el bote submarino, pues de otra forma Blume lo hubiera mencionado en alguna de sus comunicaciones posteriores.

Instalado en el poder, Piérola reorganizó la composición del Poder Ejecutivo creando Secretarías y nombrando Secretarios como sigue:

Secretaría de Relaciones Exteriores	Pedro J. Calderón
Secretaría de Guerra	Coronel Manuel Iglesias
Secretaría de Marina	Capitán de navío Manuel Villar
Secretaría de Gobierno	Nicolás Orbegoso
Secretaría de Justicia	Francisco Panizo
Secretaría de Hacienda	Manuel Barinaga
Secretaría de Fomento	Manuel Mariano Echegaray

En la Armada también hubo cambios, y el nuevo Comandante General de Marina fue el capitán de navío José María García. Por supuesto, también le fue imposible a Blume entrevistar a Piérola ni a los nuevos mandos de la Marina. Con trabajo, comenta Pastor, Blume logró tener en las primeros meses de 1880 una entrevista con el Secretario de Fomento, ingeniero Manuel Mariano Echegaray, a quien había conocido durante el trazo del ferrocarril de Islay a Arequipa, quien al final le expresó: "No vale la pena ver a Piérola para este asunto que no puede resultar, y yo tengo una invención mejor para aplicar al torpedo", y menos aún aceptó ir al Callao para presenciar una prueba. Desesperado, escribe Pastor, Blume visitó al general Manuel de Mendiburu, ex-Ministro de Guerra y Marina, y sin decirle palabra del asunto, lo llevó al Callao en donde presencia una inmersión del aparato original, que en adelante se le denominará *Blume 1*, cuyo resultado convenció al general y éste a su vez, lo apoyó ante Piérola para que exponga su plan, que consistía en construir un aparato más grande, con motor de suficiente poder que lo pusiera en aptitud de salir a buscar a los blindados chilenos y aplicar unos torpedos ideados especialmente para el caso.

A Piérola le entusiasmó la idea, y nombró una comisión de marinos los cuales emitieron, según Pastor, un informe satisfactorio (no habido) calificando el bote submarino de invento "maravilloso". Para

la construcción del nuevo modelo o *Blume 2*, Piérola destinó un fondo de 10,000 soles, cuya administración se encargó a una Comisión conformada por los señores José María Valle Riestra (músico autor de "Ollanta"), Manuel Gil Cárdenas, el ingeniero Manuel J. Cuadros, el alférez de fragata Carlos Bondy, y el propio Federico Blume. Cabe recordar en este momento que el bloqueo del Callao se había iniciado el 10 de abril de 1880.

Para la construcción del *Blume 2*, comentaba Castro, se decidió que las obras se realicen en la factoría de don Juan V. Juliá, situada en la calle de San Cristóbal del Tren, en lo que hoy es la Plaza San Martín. Resultaba lógico, que para facilitar la construcción, Juliá tuviera como modelo el *Blume 1*, es decir que había que enviarlo a Lima por ferrocarril. A ese efecto, el Comandante General de Marina, García, cursó con fecha 20 de abril un oficio al Jefe de la Estación del Ferrocarril Trasandino solicitando un carro con la capacidad apropiada para transportar al *Blume 1*. La fecha citada permite estimar que las pruebas a la que asistieran Mendiburu y la comisión de marinos deben haber sido en marzo o primeros días de abril de 1880, esto es, unos cinco meses después de su traslado al Callao.

El Comandante General recibió una respuesta negativa del Jefe de la Estación y ello lo llevó a cursar esa noche, a la Secretaría de Fomento, un telegrama haciendo notar tal deficiencia. Esa misma noche el Sub-Secretario de Fomento N. Alayza, contestó:

> "...abril 20 a las 9 ½ p.m. Con acuerdo del señor Secretario (Echegaray) contéstese que se pondrá carro esta noche a la entrada de la Dársena; que la gente del *Rímac* lo empuje hasta frente a la cabria grande y que saque y coloque encima el bote Blume sin olvidar la hélice y la bomba".

Se puede considerar, entonces, que el *Blume 1* estuvo en la estación del Ferrocarril Trasandino desde el 21 de abril de 1880. A partir de esa fecha ¿qué fue lo que sucedió? ¿Se inició realmente la construcción del *Blume 2*? En realidad casi no hay información al respecto, hasta que el 3 de setiembre de 1880, una resolución suprema por la Secretaría de Fomento a través de la Oficina de Asuntos Reservados, que ha consignado Yábar, deja en claro que la construcción se puso en marcha, como lo evidencia el texto que sigue:

> "Siendo urgente terminar a la mayor brevedad posible la construcción del bote submarino, cuyo invento es debido al ingeniero don Federico Blume, a fin de emplearlo sin tardanza contra la escuadra enemiga, y habiendo encomendado esta obra a don Guillermo H. Cilley bajo la inmediata dirección de S.E. el Jefe Supremo, a fin de realizar de la manera más rápida y reservada posible, se dispone: Que la Secretaría de Hacienda entregue a don Eduardo Dubois que ha aceptadó prestar gratuitamente este servicio, la suma de

100,000 soles en billetes fiscales, que, para cubrir los gastos de adquisición de materiales y mano de obra, demanda la expresada construcción".

El texto es definitivo, pues habla de terminar y solo se termina lo que se ha iniciado, en este caso la construcción del *Blume 2*, y para lo cual ya se habían asignado 10,000 soles, como anteriormente se ha comentado y que era igual a la suma invertida por Blume en el submarino original. Pero también pone en evidencia que habían transcurrido cinco meses sin trabajo alguno, habida cuenta que Blume había construido el primero en Paita en ese mismo lapso, con menos recursos en mano de obra, dinero y maquinarias.

En esos cinco meses, sin embargo, parece que se llevaron a cabo algunas modificaciones en el *Blume 1* sin poder especificarse en que consistieron, y habiéndose considerado la necesidad de su empleo, quizás para aliviar el bloqueo, debía conducírsele al Callao. A ese efecto, como consigna Yábar, el martes 7 de setiembre el Secretario de Fomento ofició al Secretario de Marina Manuel Villar, anunciándole "que próximamente será trasladado al Callao el bote submarino *Blume 1*".

En la misma fecha, Villar, ordenó al Comandante General de Marina que el traslado se realize en secreto, de lo cuál informó al Secretario de Fomento. A su vez el Comandante General de Marina, el mismo martes 7, como consigna Yábar, ordenó al capitán de puerto del Callao que restringiera el ingreso de personas al Muelle Dársena, ciñéndose a las medidas siguientes:

"Se establezca desde la madrugada de mañana (miércoles 8 setiembre) en la reja de la Dársena una guardia del Batallón de Marina que estará bajo sus órdenes con el objeto de prohibir en lo absoluto la entrada a la Dársena de toda persona que no pertenezca a la dotación de algunos de los buques, baterías principales, jefes del referido Muelle y Dársena para la conservación del orden".

El *Blume 1* ha debido ser llevado al Callao casi de inmediato y puesto en el agua, realizando algunas pruebas, durante las cuales se detectaron o presentaron algunos desperfectos en el eje y hélice, que obligaron a sacarlo del agua, y por ello el sábado 11 de setiembre el Comandante General de Marina pidió por oficio al Comisario de Marina el suministro de un cabo de manila de 9 pulgadas de mena. El mismo día el Comandante General de Marina, cumpliendo directivas del Secretario de Marina, ofició al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista respecto al ingreso de un tal ingeniero Henry y operarios, encargados de alistar el bote submarino, brindándoseles al mismo tiempo todo el apoyo posible en máquinas y herramientas. El domingo 12, según consignó Yábar, el Comandante General ofició nuevamente al

Superintendente para que recibiera el eje y la hélice del *Blume 1*, "que deben ser arreglados conforme a las indicaciones de la persona encargada de la operación".

Entre el 11 y 25 de setiembre el *Blume 1* permaneció dentro de la Dársena, mientras en la Factoría Naval reparaban el eje y la hélice, aunque no se ha podido verificar si estuvo en el agua o en seco en ese periodo. Terminada la reparación del eje y hélice, fueron reinstalados y antes del 25 de setiembre el bote submarino fue puesto en el agua, pues en esta última fecha hizo las pruebas que consignó Blume en su carta del 28 de setiembre a Piérola.

¿Porqué no estaba terminado el *Blume 2*? La carta de Blume a Piérola del martes 28 de setiembre de 1880, confirma su estado. Decía:

> "Siento profundamente que un medio no solo de salvar al país sino de atemorizar al enemigo vaya a malograrse por la indecisión. Por el calor de las manifestaciones que presenciaron mi ascenso el domingo (26) creo que no se duda ya de la facilidad con que subo y bajo y me mantengo donde quiera. Además (cosa que no sabe) y parece que estando sumergido el bote con los tripulantes, los objetos a distancia (los) veíamos claramente y distinguíamos a las personas que estaban en el muelle, estando el bote tocando el fondo. Así que podría gobernar sobre un buque enemigo con la misma facilidad debajo que sobre el agua y el ataque no sería sino un paseo con tal que haya velocidad. Como sabe V.E. jamás me he prometido gran cosa del movimiento por brazas (se refería a los cambios de profundidad). El cálculo de "tres kilómetros por hora" con ocho hombres parece confirmarse con las pocas pruebas incompletas del sábado (25). El gobierno salió bueno, y si la corriente era adversa como aseguraban los marinos no hay duda de que cambiando el engranaje, para que las bombas empujen menos pero hagan girar más rápidamente la manizuela (hélice) y colocando cuatro hombres más, se obtendría mejores resultados".

De la lectura de este párrafo está claro que las pruebas del sábado (25) y domingo (26) de que habla Blume, eran con el *Blume 1* y que el *Blume 2* aún no estaba terminado. En realidad no se conoce en que consistió el avance. En otro párrafo de su carta del 28, se aprecia una nueva causa por la cual el *Blume 2* no avanzaba:

> "No digo que sea imposible el ataque con lo que hoy existe (*Blume 1*), pero sería "seguro una diversión" en un bote con aire comprimido. El folleto adjunto da los pormenores de ese motor, tal cual funciona en los carros de la Cuarta Avenida de Nueva York. La velocidad jamás fue problema que traté de resolver, lo estaba ya. Lo demás si, era grave, y eso, por primera vez está resuelto del modo más espléndido y sencillo. ¿Quiere V.E. privarse de la gracia de pasar a la posterioridad por 2,000 años por

lo menos? El capitán del (H.M.S.) *Thetis* ha dicho "que no cree que el Perú llevará a cabo mi idea, pero que si se llegara a realizar, la gloria sería imperecedera para el país y para todos los que habrían contribuido al éxito". Nada falta señor, sino un poco de la energía que caracteriza a V.E. aplicada a este asunto".

De lo anterior se aprecia la preocupación de Blume por lograr más velocidad y que mientras no se tuviera el motor de aire comprimido referido, el *Blume 2*, no avanzaría. Pero es interesante notar el conocimiento que tenía el capitán del *Thetis* del proyecto y su esceptismo. ¿Informaría de ello al Almirantazgo? No se tiene información. Continúa Blume su carta del 28:

"Para proceder pronto y con acierto es preciso dedicar un taller exclusivamente al objeto, donde nadie penetre sino los que deben. Esto de hacer una pieza aquí, otra ahí, está sujeto a mil informalidades como hasta hoy, es cosa de desesperar a un santo. El señor Henry dice que el taller que fue de Rumrill puede comprarse hoy en 100,000 (ilegible) L. papel y que él lo tomará en 200,000 concluida la guerra. He ahí una buena oportunidad de obtener los medios de rápida y secreta acción.

He escrito al Cónsul del Perú en Nueva York señor Tracy que mande dibujada la máquina de comprimir aire y de otros detalles usados en la empresa citada de la Cuarta Avenida. Desgraciadamente no le he podido incluir el pequeño costo de procurarse esos dibujos".

Después de referirse a algunos aspectos de la máquina de comprimir aire, operación y costos, concluyó su carta del 28 setiembre a Piérola, con el resumen siguiente:

"1. Que inmediatamente debe procederse a construir un bote para aire comprimido y la maquinaria necesaria, pero en taller exclusivamente dedicado a tal objeto.
2. Que el señor Henry, con quien yo he tenido tanta y tan detalladas explicaciones, es el más aparente para dirigir ese taller.
3. Que debe ponerse a disposición del señor Cónsul Tracy en Nueva York la suma de 10,000 dólares para compra y flete de lo que se le encargue.
4. Debo entenderme directamente con V.E. si no se quiere perder tiempo.

Así, creo que sin perjuicio de lo que se está haciendo en el actual bote (*Blume 1*), se llegará a un resultado pronto y seguro.

Ojalá siquiera se le pidiera al señor Tracy oficialmente los datos que yo le he pedido como amigo y se le autorizase para gastar los 100 dólares en procurarse los dibujos, etc., y eso por el próximo vapor.

Perdone V.E. mi insistencia. V.E. me ha inspirado confianza y debido a ella he creido hablarle en términos claros. Me parece que el asunto es el "primero" en la actualidad y esto le está comprobado con la decisión de mi parte de gastar cuanto he podido y en arriesgar mi vida siempre que ha sido necesario para probar lo que pensaba.

No voy a ver a V.E. por no quitarle el tiempo, pero estoy a las órdenes de V.E. en cualquier momento. Atentamente. *F. BLUME".*

Esta carta del 28 de setiembre deja en claro que la construcción del nuevo bote debía iniciarse de inmediato, y que en realidad a pesar del tiempo transcurrido nada se había hecho para la construcción del *Blume 2.*

Pero poco después del 28, a comienzos de octubre de 1880, el Presidente citó a Blume y le informó sobre la inminencia de una batalla cerca de Lima y, consiguientemente, que faltaba tiempo para construir un nuevo submarino. Se decidió entonces hacer algunas modificaciones al original, el mínimo que Blume considerase necesario, para tratar de detener a los chilenos. El *Blume 1* ya modificado será designado en lo que sigue, como *Blume 1a.*

Por esta razón, el 12 de octubre el *Blume 1* fue sacado del dársena y de ahí la orden del Comandante General de Marina al capitán de puerto de restablecer el control anterior sobre ingresos de personas. ¿Adónde se le harían las modificaciones? Todo indica que sería en la Factoría Naval de Bellavista, pues el 2 de noviembre, y como quiera que para ello tenía que colocársele en un carro de ferrocarril, se necesitaba de una maniobra, lo cual explicaría el asiento N° 99 de fecha 2 de noviembre de 1880 del Libro de Pedidos de la Marina (entregado por la Compañía de Bomberos del Callao al Museo Naval), que consigna lo que sigue y que concurre más o menos con lo expresado por Valdizán de que el submarino estuvo asegurado con aparejos:

"Se necesita que la Casa proveedora proporcione para guarnir los aparejos de la cabria con que debe suspenderse el bote (*Blume 1*) lo siguiente: (1) Una pieza de cabo manila de 9 pulgadas".

El Comandante General de Marina en oficio del 8 de noviembre también se refirió al cabo de manila de 9 pulgadas. A fines de diciembre de 1880 el *Blume 1a* fue trasladado al Callao. Estuvo pues en la Factoría Naval de Bellavista desde el 12/13 de octubre hasta fines de diciembre, esto es, un estimado de dos y medio meses, periodo durante el cual se le practicaron al *Blume 1* los cambios propuestos por el ingeniero Blume, para dejarlo convertido en el *Blume 1a.* Uno de ellos, comenta Stewart, era eliminar el tanque de agua, reemplazándolo por una quilla hueca con ese propósito. Otra innovación era la eliminación del incómodo lastre del interior, colocándolo en el exterior del casco a ambos lados de la quilla, asegurado con pernos de hierro. De esta manera se obtenía más espacio interior para algunas innovaciones. En el extremo de popa se le colocó una pequeña

máquina de vapor común, y en el extremo de proa se instaló un resistente tanque cilíndrico para aire comprimido a 1,000 libras por pulgada cuadrada. El plan era hacer circular ese aire a través del agua caliente de la caldera, aprovechando así el beneficio del calor después de usar el vapor en la máquina, para navegar sumergido hasta el hueco de hombre.

Entre las modificaciones hechas, estaba la supresión de uno de los dos huecos de hombre, quedando solo el del centro. Igualmente, se suprimieron los tubos de aire y los ventiladores, pues el tanque proporcionaba suficiente aire para la respiración, eliminándose el aire viciado por medio de "ciertos arreglos". Se instaló en el exterior del submarino un tubo perforado con pequeños agujeros para el escape del vapor, arreglo hecho a fin de que sea invisible desde el exterior. Cuando se usara el aire comprimido, las burbujas que escaparan por este tubo estarían distribuidas, disminuyendo el peligro de detección.

Se le hicieron más modificaciones y adiciones menores. Una de ellas proporcionaba un medio para usar el aire comprimido para circular agua desde la quilla hueca, en caso de falla de la bomba. Otro aparato regulaba el flujo de aire desde el tanque a la caldera; otro para eliminar rápidamente el aire viciado, y otro para permitir el suministro de aire al interior para respiración. También aditamentos para medir la presión interior y un aparato especial para observar y regular la profundidad del bote. Tal como aparece en el *Relato Blume*, el submarino *Blume 1a* "se convirtió en algo bastante complicado de ver y entender". Por otra parte, ni Pastor ni Castro ofrecieron mayores detalles sobre las modificaciones para aumentar la velocidad del submarino, pero sí lo hizo Valdizán, que describió similares modificaciones a las que se acaban de referir, según Stewart. La ilustración de la página anterior presenta un croquis del submarino modificado o *Blume 1a*.

Blume calculaba que un submarino construido de acuerdo a su plan de hacer circular aire comprimido por entre agua caliente, podría alcanzar una velocidad de 10 kilómetros y mantenerla durante 4 horas. Para Blume la velocidad no era esencial, desde que el submarino podía ser invisible. Por supuesto, ello planteaba un requerimiento logístico: tener en tierra la maquinaria necesaria para cargar el submarino con agua caliente a presión, y con aire comprimido. Blume pensaba que un submarino de 1m 20 (3.94 pies) de diámetro, 20 metros (65.62 pies) de eslora y que usara aire comprimido a 1,000 libras por pulgada cuadrada, y agua caliente a 200 grados, era todo lo que se necesitaba.

El 1° de diciembre de 1880 el ingeniero José. A. Mesones y Burga, que fuera nombrado ingeniero del submarino *Blume* hasta el 15 de enero de 1881, consignó en su Expediente Personal:

> "Como ingeniero del submarino *Blume* y bajo la dirección del Primer ingeniero Sr. MacMahon, apliqué al barco un depósito de aire comprimido que debía servir para reemplazar al vapor una vez sumergido el submarino".

Respecto de MacMahon, el 3er. Maquinista J.A. Mesones y Burga, refiere que en efecto dicho 1er. ingeniero participó en varias experiencias submarinas en el Callao, así como el capitán torpedista americano Paul Boyton, en presencia de los Comisionados del Gobierno, teniente coronel de artillería don Timoteo Smith y mayor Reidban.

Ya con el submarino modificado, el *Blume 1a*, el *Relato Blume* describió el plan de ataque a los buques de guerra chilenos, como sigue:

> "El ataque sería nocturno, navegando el submarino sumergido hasta el hueco de hombre y abierto, propulsado por la máquina a vapor. Llevaría abarloado un torpedo Lay, que lanzaría al estar a unos 1,000 metros (1,100 yardas) del buque enemigo. En caso de que el submarino no fuera detectado después de cumplida su tarea, navegaría a vapor para regresar a tierra, sin usar el aire comprimido para nada ni sumergiéndose completamente. Como solo podría verse el hueco de hombre, pintado color del mar al igual que todo el submarino, el plan tendría éxito. Si las embarcaciones menores de los buques enemigos estuvieran rondando en las cercanías, podrían detectar la aproximación del cilindro del hueco de hombre (podría ser) necesario sumergirse completamente para escapar. En este caso, se apagaría el fuego de la caldera, usando el aire comprimido navegando completamente sumergido hasta quedar fuera de peligro".

Además, Stewart describió la bomba explosiva inventada por Blume, de más precisión que el torpedo Lay, aunque no ofrecía más seguridad para el submarino y sus operadores, pero que no se podía fabricar por falta de tiempo. Consistía de dos cilindros ahusados conectados por dos bandas que se colocarían montando la parte superior externa del bote. En cada cilindro, como se aprecia en la ilustración anterior, se colocarían 10 libras (4.54 kilos) de dinamita. Los cilindros estarían llenos parcialmente, para darles flotabilidad. Estarían fijados al casco mientras navegase, por medio de espoletas de seguridad, una por cada cilindro, que pasarían a través de pequeños agujeros, que a su vez estarían obturados por tapones de madera, cada uno con un orificio perforado para una espoleta rodeado de caucho. El submarino tomaría una posición exactamente por debajo del buque a ser atacado, momento en que las espoletas serían encendidas y los tapones retirados. Retirando ambos tapones al mismo



Ingeniero José Antonio Mesones y Burga.
Desde el 1° diciembre de 1880 hasta el 15 de enero de 1881, con la clase de 3er. Ingeniero, fue nombrado ingeniero del submarino *Blume*, así como en la flotilla de guerra, a las órdenes de la Comandancia General de Marina, pasando Revista de Presencia en el transporte *Rímac*. (Reproducida del Archivo Histórico de Marina – Expediente Personal).

tiempo (¡era de esperarse!), los cilindros flotarían hacia arriba y se afirmarían uno a cada lado de la quilla del enemigo. La explosión ocurriría cuando las espoletas encendidas alcanzaran a los percutores. Entretanto, el submarino admitiría más agua para descender a mayor profundidad, alejándose de la zona de peligro.

Como se aprecia no se usaría el torpedo Lay, y aparte de lo mencionado por Stewart, Valdizán comenta como sigue:

> "Por su parte, Blume idea una modificación al torpedo Lay, adaptando cuatro de ellos en parejas de dos con 10 libras de dinamita cada uno, y dotándolos de un mecanismo estanco a percusión que permitía largarlos y utilizar su flotabilidad positiva para adherirlos a la quilla del buque enemigo, ya con la mecha en plena ignición".

Como se ha mencionado, el *Blume 1a* fue trasladado al Callao a fines de diciembre. Poco después, el Comandante General de Marina con fecha 29 de diciembre envió una carta informativa a Piérola en torno al cuidado del submarino, que Yábar transcribe en los términos que siguen:

> "Aunque el señor Blume se hizo cargo de su bote, me pidió y le concedí la permanencia de la guardia que desde el principio se puso para su custodia, pero al amanecer de hoy ha estado el bote en inminente peligro de irse a pique, y por las averiguaciones que he hecho aparece que uno de los trabajadores antiguos y que conserva el señor Blume dejó abierta una llave que advertido por el centinela pudo salvarse dicho bote, los demás operarios que llegaron en ese momento manifestaron la mayor indiferencia del incidente, lo que me hace sospechar que puede suceder lo que hoy se ha evitado, el referido señor Blume estuvo en la mañana y se impuso del acontecimiento y cree que no ha sido sino descuido".

Todos coinciden en que el submarino *Blume 1a* fue designado para hacer un ataque contra los blindados chilenos en un día en que amanecieron fondeados frente al Cabezo de la isla de San Lorenzo. Escribe Valdizán:

> "En un día en que amanecen fondeados los dos blindados chilenos en el Cabezo de la isla de San Lorenzo, el momento de obrar había llegado y se terminaron todos los preparativos para un ataque que se efectuaría al anochecer. El entusiasmo llegó a tal punto que don José M. Valle Riestra, uno de los miembros de la comisión administradora de fondos para el nuevo submarino, solicitó a Blume una plaza a bordo como voluntario, ¡todo estaba listo! Pero la operación se frustra porque los blindados levan anclas, alertados quizás por algún espía. Blume había pensado en utilizar vapor para navegar en superficie hasta las proximidades del enemigo, una vez en dicho sector, apagar los fuegos y cerrar escotillas para entrar en inmersión utilizando el aire comprimido para la propulsión. Un dispositivo especial conducía los escapes dentro del agua

y evitaba la producción de burbujas delatoras, dando –una vez colocado el torpedo– velocidad suficiente para escapar a la explosión, tomando a la vez una mayor profundidad".

Según Pastor y Castro, el plan consistía en llegar en inmersión hasta los buques enemigos, colocarse bajo su quilla, y soltar las amarras de los torpedos, los que por su flotabilidad deberían adherirse a la carena de los buques atacados y explotar, por una mecha de tiempo. Pero como se ha dicho, se frustró porque los buques chilenos zarparon y no pasaron la noche en puerto, atribuyéndose este hecho a alguna acción de espionaje de la cual no hay pruebas. Pero era un *modus operandi* chileno, y también peruano como se habrá podido apreciar en páginas anteriores, no pasar la noche fondeado en un puerto enemigo y/o bloqueado. Tampoco se ha establecido la fecha de su presencia. Más aún, se ignora cual habría sido el torpedo por colocar, pues como se ha visto, el concebido por Blume nunca se fabricó.

En su obra *Fuerzas Sutiles*, Yábar consigna que el primer oficial de la Marina de Guerra en sumergirse en un submarino en aguas peruanas, pero sin navegar, que en este caso por la fecha vendría a ser el que se ha llamado *Blume 1a*, fue el por entonces alférez de fragata Manuel Elías Bonnemaison, y a ese efecto transcribió la carta que enviara éste a don Roberto Blume el 7 de setiembre de 1939, conforme corre en Colecciones Privadas:

"Allá por el mes de diciembre de 1880, durante el bloqueo del Callao por la flota chilena, siendo entonces oficial del transporte *Rímac*, acoderado al muro interior de la Dársena, por razones de seguridad, y, hallándome cerca del lugar donde se efectuaba una prueba del referido sumergible, fui invitado a presenciarla por uno de los oficiales que la dirigían, y llevado por cierta curiosidad instructiva, accedí a ella bajando al interior del aparato. Se trataba de comprobar si el funcionamiento de la cigüeña (eje de la hélice), movida a mano por varios hombres, era suficiente para imprimir a la hélice las revoluciones necesarias para impulsar el sumergible. Debo reiterar a usted que no fue esta una sumersión libre, ésta se hizo estando el sumergible sostenido por dos grúas, cada una de las cuales tenía un aparejo que sostenían de proa y de popa, respectivamente, y que permitían, con toda seguridad, la inmersión necesaria para efectuar la prueba, y que una vez concluida ésta satisfactoriamente, el sumergible fue izado a la superficie, sin inconveniente alguno".

Anteriormente se ha señalado que un tal capitán Boyton, contratado para hundir buques chilenos, conforme se verá en el Capítulo 4, participó en los ensayos del bote submarino durante diciembre. Su apreciación en relación a las posibilidades del submarino, las expresó

en una carta que enviara a Piérola el 5 de enero de 1881. En ella le hacía saber "estar desanimado o y descorazonado con motivo de mi actual inactividad. Soy de opinión que el aparato Blume "es inútil", y baso esta opinión sobre el resultado de mi constante estudio y observaciones durante 10 días".

Una reveladora carta de Blume, del 10 de enero de 1881, a Piérola, una semana antes de la caída de Lima, indica la situación del *Blume 1a*:

> "Es preciso que sepa V.E. lo que pasa con el bote. El único ensayo que se ha podido llevar a cabo es el de navegar a vapor. Con mar bravo se obtuvo un andar de 4 millas por hora (7.4 kilómetros por hora). Mandé cargar el tanque y resultó completamente inservible la bomba de mayor poder y la pequeña se rompió, pero pudo componerse. Enseguida traté de proseguir aunque fuera con poca presión. Pero resultó inservible la válvula principal. Sin embargo con 200 (lbs o lts.) que quedaban se navegó más de una milla, pero de una manera exactamente al revés de lo que yo había mandado, debido a la "total inexperiencia de MacMahon en manejar aire comprimido y en no querer comprender el objeto del ensayo que no era obtener velocidad sino saber la mayor distancia a que alcanzaría cierta cantidad de aire". Procedí al ensayo de inmersión de la manera más irracional pero desesperado con lo que pasaba y deseando llegar a un resultado que hiciera ver siquiera los puntos principales. No tenía casi aire con que trabajar la bomba, y atenido solo a una débil (bomba) de mano que es solo para regular, principié el descenso. Pero tres pernos dejaban entrar agua que iba aumentando y que a los 10 pies (3.28 mts.) de profundidad no podía haber sido dominada con esa bombita".

Estos inconvenientes descritos por Blume prácticamente la víspera de la caída de Lima y Callao, demuestran que en lo material el *Blume 1a* no estaba listo. El inventor continúa:

> "Aparte de estos defectos que en otras circunstancias no serían graves se presentó otro del cual tampoco soy responsable, aunque no parece, como los otros, efecto de trabajo apurado. La tapa, que un hombre había levantado del suelo, no podía ser empujada desde adentro a pesar de reposar la mitad de su peso en la bisagra y de abrirse por tornillo unas seis pulgadas. Este inconveniente lo había temido y había dispuesto que la tapa se hiciera de planchas de hierro forjado. Pero no hubo quien hiciera la obra y fue forzoso conformarse con hacerla de fierro fundido o atrasar el tanque. Cuando quise adelagazar más la pieza resultó que algunos panales en la fundición hacían imposible esa operación.
>
> Ha sido pues preciso modificar eso, las válvulas y otras pequeñeces que la práctica ha dado a conocer. La válvula ya está cambiada y lo demás espero ver concluido mañana (11).
>
> Todo esto no es extraño en cualquier invención nueva y menos en una

del carácter de la mía, pero es lo que he lamentado desde muy atrás.

No puedo culpar al taller porque aunque el tiempo que ha durado la obra es muchísimo mayor que el que se suponía, he visto que se ha trabajado todos los días y todas las noches con cuantos hombres se podía.

Todo lo que se puede decir es que alguno padeció una equivocación en cuanto al tiempo que tardaría el trabajo. Las válvulas parecían excelentes y todos los prácticos así las calificaron lo mismo que la bomba. En esto también no puedo ver otra cosa que una fatalidad en los ejecutores y consideraría innoble de mi parte buscar un culpable".

Después de describir estas fallas, Blume hizo más bien una referencia personal y dijo:

"Nada de esto es inherente a la invención, y en cuanto al inventor solo los que hayan experimentado las sensaciones que trae consigo la anemia en la cabeza pueden comprender mi agonía al tener que moverme. He querido forzar la naturaleza, comprendiendo la urgencia de obrar, y volvía del Callao sujetándome de las paredes, hasta que me fue imposible dar un paso. Por cuatro días perdí completamente la voz y en ese estado haciéndome entender por señas, emprendí la sumersión. A pesar de encontrarme casi exhausto y permanentemente desmayado o mareado sigo hasta donde me rinda la naturaleza y espero aún con pocos días más alcanzar el objeto. Lucho contra el "tiempo" y los "hombres" y mi "salud". Excmo. Sr. *FEDERICO BLUME*".

Mientras se hacían todas esas reformas en el *Blume 1a*, llegó el momento del asalto sobre Lima, que terminó con su captura. Valdizán expresa que después del frustrado plan contra los blindados chilenos y cuando el descalabro total se avecinaba, esto es, el 16 de enero de 1881, sucede que:

"Blume desea realizar nuevamente un solitario esfuerzo, decide preparar su submarino, para lo que se traslada al Callao. Con los chilenos casi en las puertas de la capital, el inventor llega a nuestro primer puerto tan solo para encontrar una de las amargas sorpresas de su vida: ¡El submarino que significaba casi veinte años de esfuerzos consagrados al logro de un ideal superlativo, había sido hundido por orden superior para evitar que cayese en manos del enemigo!"

Con este acto se perdió para siempre cualquier posibilidad de efectuar una prueba práctica de la utilidad del submarino.

En 1884, relata Valdizán, Blume escribió a Piérola:

"Al declararse la guerra pensé en las marinas de ambos países; ví la superioridad chilena. Los inmensos desiertos de la costa peruana, los caminos dificilísimos y largos del interior y comprendí que el triunfo era de Chile. Tarde era para equilibrarse en el mar, a no ser por un adelanto que dejara atrás a los blindados y a los cañones de largo alcance. Por eso revivió en mí, con entusiasmo mi proyecto de 1864, cuando la guerra

con España, idea que trató de ponerse en práctica entonces y que resultó buena hasta donde pude ensayar".

Nuevamente, Valdizán exhibió otra carta, de Blume a Piérola, sin precisar fecha:

"Solicito otra vez el apoyo para mi bote submarino; sin éste el Perú estará perdido porque jamás podrá sacudirse del yugo de Chile; esa República no permitirá nunca la preponderancia marítima del Perú. No olvide Ud. que la guerra se ha perdido por carecer de Marina adecuada. Chile tiene ahora recursos para impedir que el Perú posea una marina moderna; conozco que aquí hay riquezas colosales, pero están en estado latente y para hacerlas efectivas es necesario de paz y oro, y ni lo uno ni lo otro se conseguirán ahora, ni nunca, sin el dominio del mar".

Por otro lado, Stewart resumió una extensa carta de Blume a Piérola del 7 de setiembre de 1884, que bien podría ser la misma que se acaba de glosar, exponiendo sus opiniones que no carecían de visión, sobre la situación internacional del Perú, recalcando su debilidad en el estado de la situación existente, especulando en lo que "él consideraba el designio de Chile de destruir la soberanía del Perú". Llegó a la conclusión de que el único medio de equilibrar el balance con Chile era "aumentando el poder naval del Perú". Los medios para hacerlo consistían en el desarrollo de la nueva arma: "su submarino". Es interesante notar, dice Stewart, que Blume hizo uso del argumento humanitario en cuanto a que su empleo no haría que la guerra fuera más sangrienta, visto que solo se podría usar cerca de la costa, y el buque atacado se hundiría tan lentamente, que la tripulación tendría tiempo de abandonarlo y dirigirse a tierra.

Ya en julio 13 de 1885, Piérola escribió a Blume en respuesta a una de sus cartas, en estos términos:

"Solo anoche he podido leer, con la mayor atención, la carta confidencial de Ud. del 10 del presente, que conforme a su deseo será guardada por mí en completa reserva - Interésame vivamente el asunto de esa comunicación; me asocio muy de veras al patriótico intento de Ud. y cooperaré a él, como yo lo pueda, de la mejor voluntad. Quiera Ud. creer en la afectuosa estimación de su servidor y amigo".

No obstante este ofrecimiento, la construcción del submarino que Piérola acogiera con tanto entusiasmo en 1885 y levantara el ánimo de Blume, no llegó a ser una realidad.

Por su parte, Pastor menciona que, terminada la guerra, Blume perfeccionó muchísimo su submarino, ofreciéndolo al gobierno de Cáceres, sin recibir atención. Más tarde volvió a presentarlo a Piérola, y a pesar de su promesa de estudiar la forma de construir en el país "un buen número de submarinos", el tiempo pasó y nada se hizo.

Stewart menciona que en el *Relato Blume* hay un comentario que dice:

"Tan complicado e incomprendido aparecía el (submarino) (*Blume 1a*), que los chilenos no pudieron hacer nada por él después de haber aprobado rescatarlo, pues ni entendían sus principios de operación ni la maquinaria".

Don Roberto, el hijo de Blume, le habría asegurado a Stewart, que los chilenos se llevaron el submarino guardándolo en Talcahuano. Valdizán también consigna este rumor, que no ha podido ser confirmado.

Como muy bien acota Valdizán, Federico Blume, entristecido, viejo y enfermo luchó hasta el fin de sus días por un ideal. Murió el 5 de marzo de 1901, dejando a la posteridad el más edificante ejemplo de constancia, audacia, inteligencia, visión y desinterés puestos al servicio de la santa causa de una patria.

Basadre presenta las consideraciones siguientes sobre el submarino Federico Blume:

"Federico Blume Othon fue un emigrante danés, nacido en la Antilla menor de Santo Tomás entonces posesión de Dinamarca, nacionalizado peruano y tronco de una respetable familia. En 1865 construyó a su costa un aparato sumergible con el que quiso atacar a la escuadra española, sin que se llegara a realizar ese plan. Años después tuvo a su cargo el ferrocarril de Paita quedando como acreedor del estado por dicha obra. En la maestranza del ferrocarril, sin mengua de su patrimonio, Blume llegó a fabricar otro artefacto similar al de 1865, cuya finalidad era atacar a la escuadra chilena. Popularmente recibió el nombre de "Toro submarino". Logró descender a 12 pies, navegó sumergido a tres nudos durante media hora y rindió varias pruebas de eficiencia. Su sistema de ventilación dependía de dos tubos para admitir y evacuar el aire cuando estuviese bajo el agua. Blume fue, al mismo tiempo, inventor de un torpedo que debía ser situado en las proximidades de las naves enemigas para destruirlas funcionando como una bomba.

El "Toro submarino" fue traido al Callao y, según se dice, provocó alarma en la flota bloqueadora del Callao. Una orden superior, para evitar que cayera en manos del invasor, hizo que fuera hundido. Junto con el aeroplano de Ruiz Gallo, el sumergible de Federico Blume incorpora al Perú en los capítulos iniciales de los esfuerzos hechos por el hombre para dominar la inmensidad del cielo y tambien la inmensidad del mar".

Pero el desarrollo intenso del arma submarina en el Perú, se da ya en el siglo XX, lo que será tratado en la Tercera Parte de esta *Historia Marítima del Perú*.

6. *APRECIACIÓN SOBRE LA GUERRA*[142]

El 7 de agosto de 1879, el almirante norteamericano, jefe de la Estación Naval de Estados Unidos en el Pacífico, elevó al Secretario de Marina

de su país un informe sobre la situación general de la guerra, como sigue:

"Las últimas noticias de Iquique informan que la escuadra chilena ha dejado el puerto, y que su bloqueo ha sido, por ahora, si no definitivamente abandonado al menos. Ha sido efectivo en lo que concierne al comercio exterior, pero no ha podido impedir el abastecimiento del ejército peruano reunido en sus alrededores.

El general en jefe del ejército chileno en el norte, ha renunciado al comando, a consecuencia de que el Ministro de Relaciones Exteriores (sin ser militar) ha sido enviado por el Gobierno de Santiago con autoridad superior a la del general.

Parece que en Chile hay mucho descontento con la conducción de la guerra, y el pueblo sin atadura al dominio militar, puede obligar a las autoridades a tomar acción más enérgica y mayores riesgos.

Posiblemente, el embarque de tropas y el desembarco en algún punto de la costa peruana, podría ser inminente, pero sobre esto último aquí (Callao) no hay información confiable.

Los peruanos y bolivianos, dominados mucho tiempo por gobiernos militares, dan aún a sus gobernantes apoyo incondicional, y su ejército está distribuido entre Iquique y Arica, esperando tranquilamente el ataque chileno.

Cerca de Lima, hay 10,000 o más efectivos listos para enfrentarse al invasor en esta parte del Perú.

Las finanzas de los tres beligerantes están en pésima condición; sin embargo parece haber una buena cantidad de dinero para pagar a las tropas y enfrentar los gastos de la guerra.

El blindado *Huáscar* y la fuertemente artillada y veloz corbeta *Unión* le han dado a los chilenos mucho trabajo últimamente; hostilizando sus comunicaciones con Valparaíso y amenazando pequeños puertos chilenos.

Los buques mercantes de los Estados Unidos están principalmente en este puerto, y en los depósitos de guano de Lobos de Afuera, al norte del Callao.

Tendré listo al *Pensacola* para enviarlo al punto en donde considere que puede proteger mejor los intereses americanos. Como el Departamento lo sabe, no dispongo de otro buque al sur del Ecuador".

Este informe confirma temas que se han venido destacando:

1. Que no obstante las críticas esgrimidas contra el bloqueo de Iquique establecido por el almirante J. Williams Rebolledo, al no lograr su objetivo de obligar a la escuadra peruana a combatir con la chilena para definir el control del mar, logró en cambio anular el comercio de exportación del Perú en cuanto a sus productos más importantes, el salitre y el guano, como generadores de divisas para sostener la guerra, en particular las adquisiciones bélicas.

2. Que la escuadra peruana, inferior en poder a la chilena, le disputaba el control del mar incursionando contra sus costas, pero amenazando principalmente puertos pequeños, que no afectaban materialmente su comercio exterior.

3. Que si bien la escuadra peruana en su disputa por el control del mar lograba transportar tropas, manteniéndolas abastecidas, la actitud estratégica del ejército aliado era totalmente pasiva, y sin la menor posibilidad de desalojar a los invasores, y por el contrario, como dice Rodgers, "esperando tranquilamente el ataque chileno".

4. Que si bien los tres beligerantes estaban en mala situación financiera, Chile tenía un mejor crédito externo, aparte de garantizar a sus acreedores que cumpliría con sus compromisos luego de adueñarse de los únicos territorios donde se producía salitre, lo cual le permitió adquirir elementos bélicos de todo tipo, que le llegaron entre agosto y octubre, a tiempo para iniciar la invasión territorial del Perú.

7. *LA CUARTA EXPEDICIÓN DE LA CAMPAÑA NAVAL* [143]

El *Huáscar* regresó a Arica el 10 de agosto, escoltando al *Oroya* desde Iquique, lo cual fue comunicado por telegrama de Prado a La Puerta. En tanto, la *Unión* continuaba en su incursión a Punta Arenas, en el Estrecho de Magallanes.

Durante la estadía en Arica, Grau aprovechó para atender aspectos de personal y logísticos: material, vestuario, víveres y carbón. Algunos con la Comandancia General de Marina, y otros con la Comandancia General de Baterías y fuerzas existentes de la Plaza de Arica.

Con relación al personal, está el caso de un grupo de tripulantes que pertenecieron a la dotación de la fragata *Independencia* y que el 15 de julio fueron asignados a la dotación del monitor, participando en las dos últimas expediciones al Sur. Grau remitió al almirante Montero la relación de ellos con mención del monto de los haberes que se les adeudaba, situación que no les permitía proveerse de artículos de primera necesidad, y concluía solicitando se les abonase sus devengados.

Comparando las Listas de Revista de la fragata *Independencia* al 15 de mayo con la del monitor *Huáscar* al 15 de agosto, se ha podido establecer que esos individuos eran los que siguen, más no los montos que se les adeudaba:

1er. Maquinista	Tomás Juan Wilkins
2do. Maquinista	John Dorward
4to. Maquinista	Archibald McCollum
1er. Condestable	Samuel Lockett
Artillero de preferencia	Samuel Varnisch
Artillero de preferencia	José del C. Hernández
Artillero de Preferencia	Julio Pablo
Artillero de preferencia	Julio Felipe
Cocinero de 2da. Cámara	José Salas
Cocinero de equipaje	Eduard Ford
Cabo de fogoneros	Adolfo Mayer
Fogonero	Joseph Chambers
Carbonero	Williams Martín
Grumete	Juan Sifuentes

Además de todas esas actividades logísticas y preocupaciones por el personal, no se olvidó la realización de ejercicios de artillería en puerto de día y de noche, y en la mañana del lunes 11 de agosto, se llevó a efecto un ejercicio de tiro real en la mar, contra un blanco flotante, sobre el cual disparó 11 tiros, impactando dos.

El miércoles 13 de agosto, el *Diario de Bitácora*, registra la visita del general Daza al *Huáscar* y al *Manco Cápac*.

Es interesante anotar que durante la permanencia del *Huáscar* en Arica, entre el domingo 10 y viernes 22 de agosto que zarpó para el Sur, el *Huáscar* no se hizo a la mar en las noches. según consta en el *Diario de Bitácora* de esos días, como medida precautoria contra incursiones sorpresa del enemigo, como sí lo había hecho en la campaña anterior.

7.1. LA CARTA DE INSTRUCCIONES DE PRADO Y SU EJECUCIÓN

Según Paz Soldán, el Director Supremo de la Guerra, Prado, se complacía en combinar continuas excursiones con los pocos buques de que disponía el Perú, pues no le agradaba que permanecieran en el puerto de Arica esperando allí al enemigo, que al fin habría de haberse animado a buscarlos y batirlos donde quiera que los encontrara; y constante en su sistema, el 21 de agosto, esto es, apenas once días de haber terminado el *Huáscar* su tercera expedición al Sur, su vehemencia lo llevó a emitir a la 1 a.m. del viernes 22, las instrucciones que debería seguir el capitán de navío Miguel Grau en la incursión al litoral ocupado, y que a la letra decían:

"1°. Zarpará de este puerto a las tres de la mañana con el buque de su mando y el transporte *Oroya* a Pisagua, de donde se comunicará con Iquique para entrar en este puerto después que hubiere salido el vapor *Ilo* de la compañía inglesa.

2°. Una vez en Iquique tomará a su bordo a los señores Arancibia y Chester, con los torpedos que ellos pueden embarcar.

3°. Enseguida seguirá su marcha para alcanzar al vapor *Ilo* más allá de Antofagasta, y haciendo parar, desembarcará al oficial don Ricardo Herrera, quien le dará los informes necesarios sobre la situación de los buques enemigos en Antofagasta.

4°. Con tales datos, y siendo posible y poco riesgosa la empresa que se le confía, entrará de noche en Antofagasta y atacará con torpedos a los buques enemigos.

5°. Si por resultado del ataque hubiese desaparecido un blindado, mandará inmediatamente al vapor *Oroya* con la noticia a Iquique, donde dejará prevenido que al avistarse el *Oroya* con tal seña que significará "a pique un blindado", se me comunique en el acto la noticia para mandar al monitor en alcance del *Oroya*, que de Iquique seguirá su marcha costeando hasta alcanzar el monitor y regresará con él llevándole a remolque.

6°. Mientras tanto permanecerá en Antofagasta atacando a los demás buques hasta la llegada del monitor, con el que se procederá a intimar rendición al ejército enemigo, y en caso contrario a destruir las máquinas de agua y a cumplir las nuevas órdenes que recibiere.

7°. Si en Iquique recibiese alguna prevención mía respecto al oficial Delgado (sic) que marcha en el *Ilo* bajo el nombre supuesto de Jorge Santa María, se le hará comunicar al detener el *Ilo* como se ha dicho en el Art. 3°.

8°. En caso de no realizarse el principal objeto de la comisión, cual es atacar a los buques enemigos, según lo prevenido en el Art. 4°, procederá como crea más conveniente en busca de transportes y buques chilenos, hostilizando al enemigo en cuanto pueda, sin comprometer ninguno de los dos buques que van a sus órdenes.

Sin perjuicio de estas instrucciones, queda a su discreción obrar convenientemente con arreglo a las circunstancias, debiendo regresar a este puerto de Arica después de uno o dos días empleados conforme a lo prevenido en el artículo anterior. *PRADO*".

La misión a cumplir era clara y precisa: atacar con torpedos los buques enemigos surtos en Antofagasta; de no tener éxito buscar y atacar transportes y buques de guerra chilenos, sin comprometer a ninguno de los dos buques, y regresar a Arica dos días después.

En cumplimiento, pues, de las órdenes de Prado, el 22 de agosto el *Huáscar* zarpó de Arica en compañía del *Oroya*, conformando lo

que se llamará el GT-4, que cumple con la misión según la síntesis que se presenta a continuación y croquis, de acuerdo al informe de Grau de agosto 31, y otros datos complementarios, entre ellos los que consigna el *Diario de Bitácora.*

DÍA	ACTIVIDAD O HECHO
Viernes 22 de agosto	A las 3.30 a.m. zarpó de Arica al Sur, el GT-4. A la 1 p.m. recaló en Pisagua, desde donde Grau se comunica telegráficamente con el capitán de puerto de Iquique, para informarse de la situación, luego de lo cual zarpa para este puerto a las 4.30 p.m., fondeando en él a las 8.30 p.m. Esa misma noche se embarcaron en el *Huáscar* el ingeniero Felipe Arancibia, el experto norteamericano Stephen Chester, un mecánico, y dos torpedos Lay con sus implementos. En el puerto no estaba el vapor *Ilo.* El vapor *Colombia* de la P.S.N.C. avistó al *Huáscar* en este día a la altura de Pisagua rumbo al Sur.
Sábado 23 de agosto	A 1.45 a.m. el GT-4 zarpó con rumbo al Sur.
Domingo 24 de agosto	A las 7.30 a.m. avistó y reconoció un velero inglés en demanda de Mejillones de Bolivia. Observación de la meridiana arrojó Lat. 24°00'35" S. A las 3 p.m. el GT-4 se detuvo a la altura de punta Jara, en espera de que el vapor *Ilo* saliera de Antofagasta hacia el Sur, lapso que aprovechó Grau para terminar a eso de las 4h p.m. la faena de izar uno de los torpedos en los pescantes de babor, conforme consta en el *Diario de Bitácora*, p. 271, quedando listo el monitor para el ataque con torpedos que debía realizar esa noche. Salido el *Ilo*, se le interceptó a eso de las 6 p.m., enviándose al capitán de fragata M.M. Carbajal a pasar la visita de guerra, quien a su regreso vino acompañado del señor Ricardo Herrera, ciudadano peruano, "que iba de pasajero, quien me manifestó, dice Grau en su informe, que en ese puerto se había intentado extraerlo del *Ilo* por su nacionalidad, y que no deseando continuar por la costa de Chile expuesto a las hostilidades que pudiesen seguir ejerciendo en su persona las autoridades de los puertos del enemigo, solicitaba trasbordarse a este buque. Accedí gustoso a este pedido, y lo recibí a bordo". Herrera informó a Grau que en el puerto estaban la *Magallanes* y *Abtao*, el *Limarí* y *Paquete del Maule*, ignorándose el paradero del *Blanco.* A las 11.20 p.m., según el *Diario de Bitácora*, Grau convocó al comandante del *Oroya* y le ordenó permanecer a la entrada de Antofagasta en actitud vigilante, mientras el monitor permaneciera en el fondeadero.

ACCIONES NAVALES CHILENAS EN EL PERIODO

Durante agosto, las actividades de la escuadra chilena, después del levantamiento del bloqueo de Iquique y de que el almirante J. Williams entregase el 12 de agosto el mando de la división naval estacionada en Antofagasta al capitán de navío J. E. López fueron como se reseña a continuación. Del 13 – 22 de agosto, el *Blanco*, *Magallanes* e *Itata*, realizan un viaje de reconocimiento del litoral peruano entre Iquique e Ilo, visitando Mejillones del Perú, Pisagua, quebrada de Camarones, Sama, Ilo, quebrada Vitor, con regreso a Antofagasta el 22. De estos desplazamientos estuvo al tanto la Dirección Suprema de la Guerra. En uno de los buques estuvo embarcado R. Sotomayor y parte del Estado Mayor. Objeto; determinar el punto mas apropiado para el desembarco del ejército chileno. Fue en este viaje, cuando estando cerca de Pisagua, capturan el bote torpedo con Scott, del cual se ha dado cuenta en el Capitulo II. Pero el mismo 22, el *Blanco* solo, zarpa al Sur, a la zona de Caldera, ante una información de buque sospechoso. En este día también salia de Arica, el GT-4. Los detalles de esta situación ya han sido descritos.

Cabe remarcar que del 13 al 30 de agosto, el *Blanco* se la pasó navegando. Por otro lado, para proteger a los buques mercantes fletados que venian de Europa via Estrecho, con cargamentos de armas, municiones y pertrechos, fueron enviados al Sur de Valparaiso el *Cochrane*, *Covadonga*, *O.Higgins*, *Amazonas*, y *Loa*. *La Chacabuco* en cambio de calderas, y varios transportes en reparación. Después de su viaje a Lota, el *Cochrane* entra a reparación de calderas, máquinas y carena del casco en Valparaiso.

OFENSIVA NAVAL PERUANA EN AGOSTO
4ta. EXPEDICIÓN DE LA CAMPAÑA NAVAL
INCURSIÓN DEL *HUÁSCAR* Y *OROYA* AL SUR

Conformado el GT-4, zarpan de Arica el 22 de agosto el *Huascar* y el *Oroya*, a las órdenes del comandante Grau para atacar con torpedos a los buques enemigos surtos en Antofagasta y supletoriamente, buscar y atacar transportes y buques de guerra chilenos, quedando a la discreción de Grau obrar de acuerdo a las circunstancias. En el viaje hacia el Sur, recala en Pisagua y en Iquique, en donde embarca dos ingenieros con dos torpedos Lay, prosiguiendo viaje hasta frente a punta Jara en donde espera que el vapor *Ilo* salga de Antofagasta, pues en él viaja como pasajero civil el alférez de fragata R. Herrera, de la dotación del monitor, en misión especial de inteligencia, para obtener datos sobre cantidad y ubicación de los buques de guerra enemigos. Esto se cumple el 24 y Herrera pasa al monitor informando de los datos obtenidos al comandante Grau. Con esa información Grau ingresa en la noche del 24/25 al fondeadero y realiza un lanzamiento de torpedo que fracasa por falla eléctrica. Se retira del puerto y se reúne con el *Oroya*, prosiguiendo a Taltal. Llegado a Taltal el 26,captura 9 lanchas. Reconoce dos barcas alemanas y el vapor *Chala*. El *Oroya* luego de abastecer de carbón al monitor, procede a Arica llevando a remolque 6 lanchas. Las otras 3 son destruidas. Además se captura un pontón que es empleado como blanco para ejercicio de tiro del *Huáscar*, que termina incendiándolo y hundiéndolo. En la noche reconoce barca americana *Isaac Hall*. En su rumbo hacia el Norte, el 27 reconoce caletas Blanco Encalada y el Cobre. Regula velocidad para llegar a Antofagasta el 28, en donde ingresa a las 11 a.m., después de reconocer barca inglesa *Birkby*. Mientras rastrea el cable, es atacado a partir de la 1.30 p.m. por los dos buques de guerra y tres baterias de tierra. Se entabla combate de 4 horas, suspendiéndose los fuegos a 5.30 p.m. Durante la acción sólo recibe un impacto que causa la muerte del teniente 2°. Carlos de los Heros y heridas al alumno A. Gutiérrez.

El *Abtao* recibe dos impactos que causan daños materiales y la muerte de 9 miembros de su tripulación y heridas en otros 12. *Huáscar* se retira del puerto. En la noche avista al *Blanco* que ingresa. El 29 en rumbo Norte recala en Mejillones donde captura una lancha a vapor, en Cobija y Tocopilla captura dos lanchas en cada uno. Llega a Iquique el 30, e informa por telégrafo a Prado. Sigue viaje a Arica a donde llega el 31 de agosto a las 5.15 p.m.

Por otro lado, el *Oroya* habia llegado a Arica el 29, sin las lanchas pues tuvo que desprenderse al quedar averiadas por causa del mal tiempo. El mismo día zarpó para el Callao, a donde llega el 1ro. de setiembre.

Oroya llega a Arica el 29, pero sin las lanchas. En la noche zarpa para Callao a donde llega el 1ro. setiembre

Etapa al Sur

Etapa al Norte

OTRAS OPERACIONES NAVALES PERUANAS EN EL PERIODO

La *Unión* cumpliendo su comisión en el Estrecho. El *Manco Cápac* remolcado por el *Oroya* y escoltado por el *Talisman* se desplaza a Arica
A fines de mes, la *Pilcomayo* y el *Chalaco* conduce artilleria y municiones, y pertrechos para Arica, Iquique y Pisagua

RESULTADO DE LA 4TA. EXPEDICIÓN DE LA CAMPAÑA NAVAL

22-31 de agosto de 1879 (22-28 el *Oroya*; 22-31 el *Huáscar*)

Horas navegadas: 378 (153 el *Oroya*; 225 el *Huáscar*)

Millas navegadas: 1680 (840 cada buque aprox.)

Puertos visitados: 8 – Litoral ocupado: Antofagasta (2), Mejillones de Bolivia Cobija, Tocopilla, Litoral chileno; Taltal, Blanco Encalada, El Cobre.

Buques reconocidos: 9- *Ilo* y *Chala* de la I.P.S.N.C, dos veleros alemanes; velero *Isaac Hall* norteamericano; barca *Birkby* inglesa, tres mercantes; buques de guerra: cañonera francesa, fragata norteamericana

Acciones de guerra: El 25 en Antofagasta se frustra ataque del *Huáscar* con torpedo contra buques de guerra chilenos; 28 en Antofagasta combate artillero del *Huáscar* contra los buques de guerra y baterías chilenas. Muere el teniente 2do. Carlos de lo Heros, en el *Abtao* 9 muertos y 12 heridos.

Lanchas capturadas y/o hundidas 15: 6 capturadas en Taltal, que remolca el *Oroya* para Arica, pero que por mal tiempo en el viaje se hunden; 3 destruidas por el *Huáscar* en Taltal, más un pontón que hunde en ejercicio de fuego. Lancha a vapor capturada por el *Huáscar* en Mejillones más 4 lanchas en Tocopilla y Cobija, conduciéndolas todas a Arica.

Otros: Destaque del *Oroya* a Arica llevando lanchas deja al GT-4 desactivado. Antes de iniciar viaje entrega carbón al monitor. El transporte llega a Arica el 29 sin las lanchas, pues el mal tiempo las averió obligando a abandonarlas. El mismo dia zarpa para el Callao, donde llega el 1° de setiembre.

Escala aprox. 1 : 5'000 000

PROYECCIÓN MERCATOR

0 50 100 150 200

MILLAS NAÚTICAS

(En Lat. 21° 30' S.)

TACNA
ARICA
PISAGUA
IQUIQUE
Pta. Grueso
Huanillos del Perú
Río Loa
TOCOPILLA
Cobija
MEJILLONES
ANTOFAGASTA
Pta. Jara
El Cobre
Blanco Encalada
TALTAL
Pan de Azúcar
Chañaral
CALDERA
Río Copiapó
Carrizal Bajo
HUASCO
COQUIMBO
VALPARAÍSO
SANTIAGO

Huascar reconoce vapor el 24
Huascar reconoce barca *Birkby* el 28
Oroya inicia regreso a Arica el 26 llevando seis lanchas a remolque
Huascar reconoce barca *Isaac Hall* el 26
Huascar realiza ejercicio de tiro contra pontón el 26

Variación magnética 12° E

Nv.
Nm.

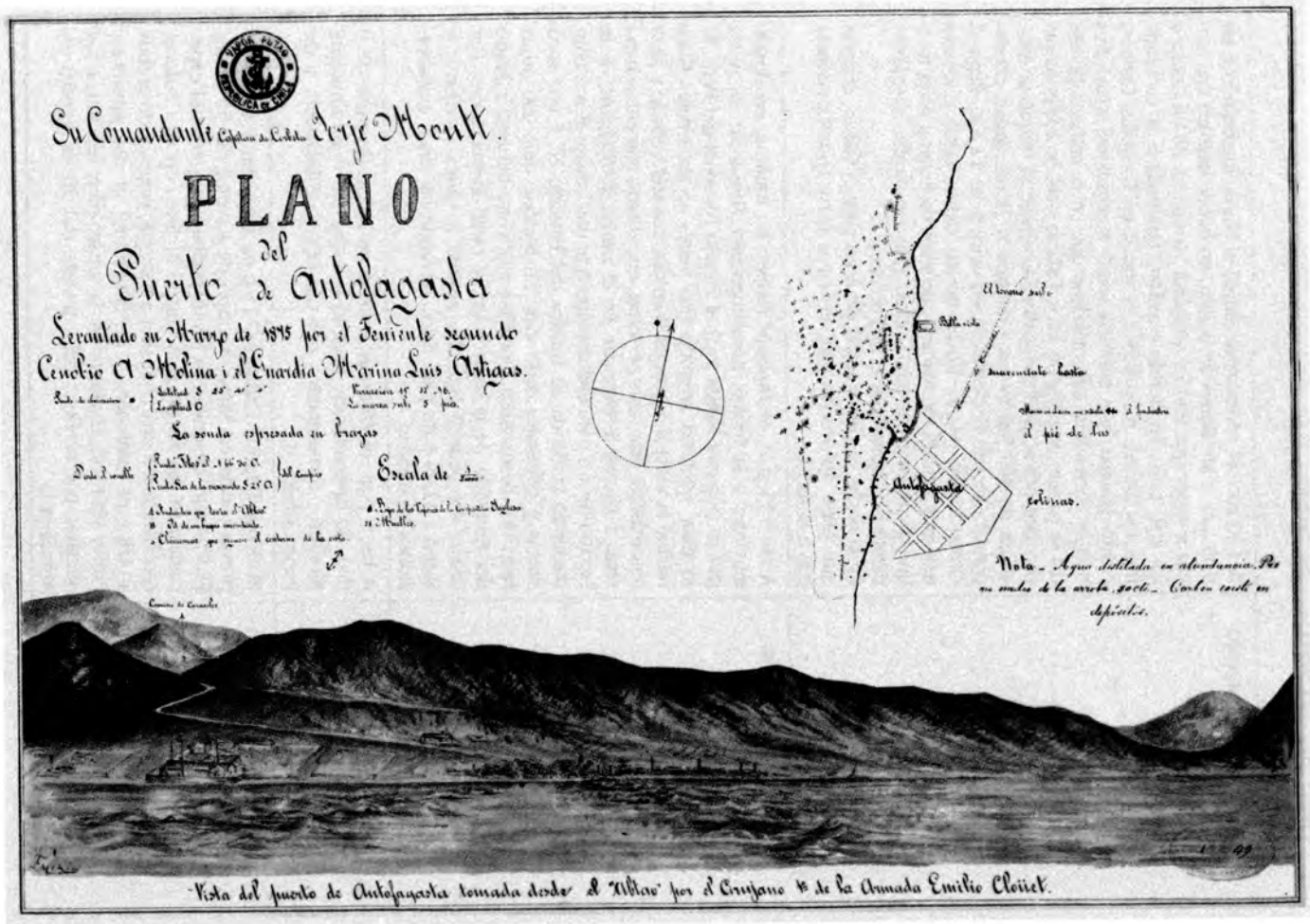
18° S 19° 20° 21° 22° 23° 24° 25° 26° 27° 28° 29° 30° 31° 32° 33° S

79° 78° 77° 76° 75° 74° 73° 72° 71° 70° 69° W

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

Lunes 25 de agosto	A la 1h 10m a.m. según asiento en página 271 del *Diario de Bitácora*, el *Huáscar* enrumbó al fondeadero, en donde ingresó a las 3 a.m. Los buques de guerra chilenos citados, estaban fondeados cerca de tierra y detrás de unos 14 mercantes. Apenas el monitor pasó la primera fila de mercantes, un bote de ronda disparó un cohete de luces en señal de alarma. Grau continuó por entre los buques fondeados, llegando a colocarse, no sin dificultad por la oscuridad, a 300/400 metros (328/437 yds.) de los buques enemigos, fondeados en la llamada Poza, comprendida entre los arrecifes del Norte y los del Sur. Grau apreciaba que era muy arriesgado intentar espolonear a cualquiera de ellos, y decidió atacar con torpedos. Lanzó uno que falló, teniendo que enviar un bote para recuperarlo, aprovechando del poco tiempo que faltaba para amanecer, y evitar así que cayese en poder del enemigo. Grau apreciaba que estando por aclarar el día, no convenía empeñarse en un combate artillero, sobre todo por tener a bordo un torpedo y al costado el otro, que podían explotar en caso impactase una bomba. A las 6 a.m. Grau se retiró del puerto; a las 6.30 a.m. ya fuera del alcance de la artillería enemiga, izó el bote y el torpedo recuperado, se reunió con el *Oroya* a 7.15 a.m., procediendo hacia Taltal. Entre 8-9.40 p.m. se probó el segundo torpedo, con defectos en su gobierno, izándose a bordo.
Martes 26 de agosto	A las 8 a.m. el GT-4 arribó a Taltal. Capturaron nueve lanchas, dejando sin tocar otras dos cargadas de mercadería. De las primeras, el *Oroya* tomó a remolque seis. Capturaron una pequeña lancha a vapor, y pese a los esfuerzos realizados no se pudo evitar su hundimiento. En el puerto había dos veleros alemanes cargados con salitre, el vapor *Chala* y un pontón viejo. La información obtenida de los dos primeros indicaba que el *Blanco* había estado en el puerto la víspera y salido el mismo 26 para el Sur. A las 12 m. después de recibir carbón del transporte, Grau despachó al *Oroya* para Arica con las seis lanchas e instrucciones de navegar lejos de costa, adoptando precauciones para el remolque. Con esto quedaba disuelto el GT-4. Después de destruir las otras tres lanchas, Grau reingresó a Taltal, tomó a remolque el pontón, y ya fuera del puerto lo usó como blanco para un ejercicio de artillería durante dos horas, hundiéndolo e incendiándolo. En la noche, el *Huáscar* se mantuvo a unas 24 millas del puerto. Avistó y reconoció a la barca norteamericana *Isaac Hall*, procedente de Tocopilla para Taltal.

Miércoles 27 de agosto	Al amanecer el monitor navegó al Norte cerca de la costa, y recaló en las caletas Blanco Encalada y El Cobre. Al ocaso del Sol redujo la velocidad a fin de pasar la noche cerca a la entrada de Antofagasta.
Jueves 28 de agosto	A las 11 a.m., en la rada de Antofagasta, reconoció a la barca inglesa *Brikby*, cargada con salitre, destino a Falmouth, Plymouth y Cork. Terminada la visita, Grau se aproximó al fondeadero, para rastrear el cable submarino. A 1.35 p.m. los buques chilenos abrieron fuego contra el *Huáscar*. Inmediatamente se tocó zafarrancho de combate. A las 2 p.m. el monitor abrió fuego contra las baterías de tierra y buques de guerra. Las baterías tenían cinco piezas. Una de a 300 al Norte de la población; otras cuatro de a 150 distribuidas así: dos en el centro, y dos en el Sur de la población. El *Abtao*, sin propulsión, se movía a espía ocultándose tras los mercantes, disparando sus tres de a 150. La *Magallanes*, hacía maniobra similar con su máquina, disparando su cañón de a 115, otro de a 64 y otros de menor calibre. Al inicio la distancia de combate era de unas 3,000 yardas (2,743 mts.) El tiro enemigo largo, pero bien en puntería. A 3.15 p.m., después de 1h 40m de combate, el enemigo suspendió el fuego. Grau acortó la distancia y buscó una dirección libre de los mercantes para abrir fuego. A las 4.15 p.m., a 2,300 yardas (2,100 mts.), las baterías abrieron fuego otra vez, y el *Huáscar* contestó con ciertas interferencias de los mercantes. A 5.30 p.m., otra vez, después de 115m de combate, de tierra suspendieron el fuego. Grau indicó que el enemigo disparó 110 tiros, provenientes de buques y baterías. El monitor disparó 26 de a 300 y 2 de a 40, que estuvieron afectados por los fuertes balances que provocaba la braveza del mar, obligando a esperar por los sagidos. El combate había durado 3h 55m. De los 110 disparos del enemigo, solo uno de a 300 atravesó la chimenea telescópica a cuatro pies (1.22 mts) de altura sobre la cubierta, rompió la cadena para izarla y la brazola de babor del escotillón de las calderas, "tocó después en la cubierta, estalló destruyendo ésta y arrojando al agua una percha colocada allí. A consecuencia de la explosión desapareció completamente el teniente 2° Carlos de los Heros que se encontraba en ese lugar, y quedó herido por las astillas el marinero alumno de la Escuela de Condestables Alcídes Gutiérrez". A las 10 p.m. aún dentro de la rada, avistó vapor por el Sur. Ante la sospecha de que fuera el *Blanco*, el *Huáscar* salió a toda máquina, y luego procedió a reconocerlo, sin conseguirlo por haberse perdido de vista, pero su identidad quedó en evidencia por el cohete de señales convenido que lanzase. El monitor siguió patrullando la boca.



(Reproducida de: *Atlas Hidrográfico de Chile*, 1974).

Viernes 29 de agosto	A 1.30 a.m. el *Huáscar* se dirigió al Norte, ingresando a las 9.45 a.m. a Mejillones de Bolivia, en donde capturó una lancha a vapor que tomó a remolque. Luego recaló en Cobija a las 2.40 p.m., en donde encontró fondeada a la cañonera francesa *Decrés*. A las 5.55 p.m. recaló en Tocopilla. Capturó cuatro lanchas que también tomó a remolque; visitó tres buques mercantes, informándose que en la mañana de ese día se habían desplegado hacia Calama más de 200 hombres con pertrechos, pudiendo observar desde el buque la existencia de 400/500 mulas. Continúa al Norte. Según corresponsal *Celso* de *El Comercio*, en Arica a las 12 a.m. llegó el *Oroya* a este puerto. En la travesía desde Taltal, encontró mar muy agitada, de manera que antes de llegar a Arica tuvo que abandonar las seis lanchas que remolcaba, completamente inutilizadas por el mal tiempo. En la noche el *Oroya* zarpó de Arica para el Callao, ocasión que *Celso* aprovechó para enviar a Lima correspondencia con esta fecha.
Sábado 30 de agosto	A las 5.15 p.m. el *Huáscar* fondeó en Iquique, en donde encontró a la fragata norteamericana *Pensacola*. Al pasar por su popa su banda tocó el Himno Nacional del Perú, El monitor contestó arriando dos veces el gallardete. Grau recibió la visita del general Buendía, coronel Velarde y altas autoridades, más otras personas, que dieron con entusiasmo vivas a Grau y al *Huáscar*. En el *Diario de Bitácora*, en la facción de 4-6 p.m. está anotado que una lancha atracó conduciendo la Banda de música del Batallón N° 5 que tocó dianas y diferentes canciones. En Iquique dejó 200 odres remitidos desde Arica. Por telégrafo, Grau informó a Prado del resultado de la expedición, y pidió instrucciones. Por orden del general Buendía, recibió a varios pasajeros, y zarpó a 11.40 p.m. para Arica, llevando las cinco embarcaciones capturadas.
Domingo 31 de agosto	A las 5 p.m. el *Huáscar* fondeó en Arica, después de 9 días de operaciones. Recibió la visita del contralmirante Montero, comandantes del *Chalaco* y *Pilcomayo*, y de varios jefes.
Lunes 1° de setiembre	El *Oroya* llegó al Callao a 7.15 p.m. procedente de Arica, previa escala en Sama. Tiempo de navegación 56 horas. El *Huáscar* desembarcó los torpedos y su personal especialista. A las 8h 30 p.m. zarpó al Sur con el *Chalaco*, escoltándolo a una comisión a Iquique, regresando ambos a Arica el miércoles 3 de setiembre; al día siguiente, Prado visitó el *Huáscar* en la tarde, para felicitar a los oficiales por el éxito del combate del 28 de agosto en Antofagasta.

No perdió tiempo Grau en informar por telegrama desde Iquique, al Director Supremo de la Guerra en Arica (en donde fuera recibido a las 6.30 p.m.) del resultado de la misión encomendada como sigue:

"A mi regreso de Taltal, entré a Antofagasta para reconocerlo y con el intento de rastrear el cable; pero provocado por los tiros del enemigo, sostuve combate durante cuatro horas con las baterías y buques *Magallanes* y *Abtao*, hasta que cesaron sus fuegos. A bordo de este buque he tenido la desgracia de perder al teniente Heros y herido un marino alumno de la Escuela de Condestables.

En los puertos Blanco Encalada, Cobre, Mejillones de Bolivia, Cobija y Tocopilla, he destruido lanchas y traigo a remolque una a vapor. Espero que V.E. se digne indicarme si la dejo en este puerto o la llevo a otro. Continúo mi viaje a ese si V.E. no dispone otra cosa".

A las 7 p.m. del 30, en contestación, el *Huáscar* recibió la orden de dirigirse a Arica, con sus presas.

El alférez Ricardo Herrera en su guardia de 4-6 p.m. del jueves 28 de agosto, acompañada de una gran cruz dibujada en negro, anotó en el *Diario de Bitácora* como sigue:

"Se continuó el combate con los fuertes pues los buques *Abtao* y *Magallanes* no hacían fuego y se cubrían con los buques mercantes. En el último tiro que hicieron los fuertes penetró una bomba por el costado de estribor en la chimenea y estalló en la brazola de la escotilla al otro lado haciendo varias averías en la cubierta.

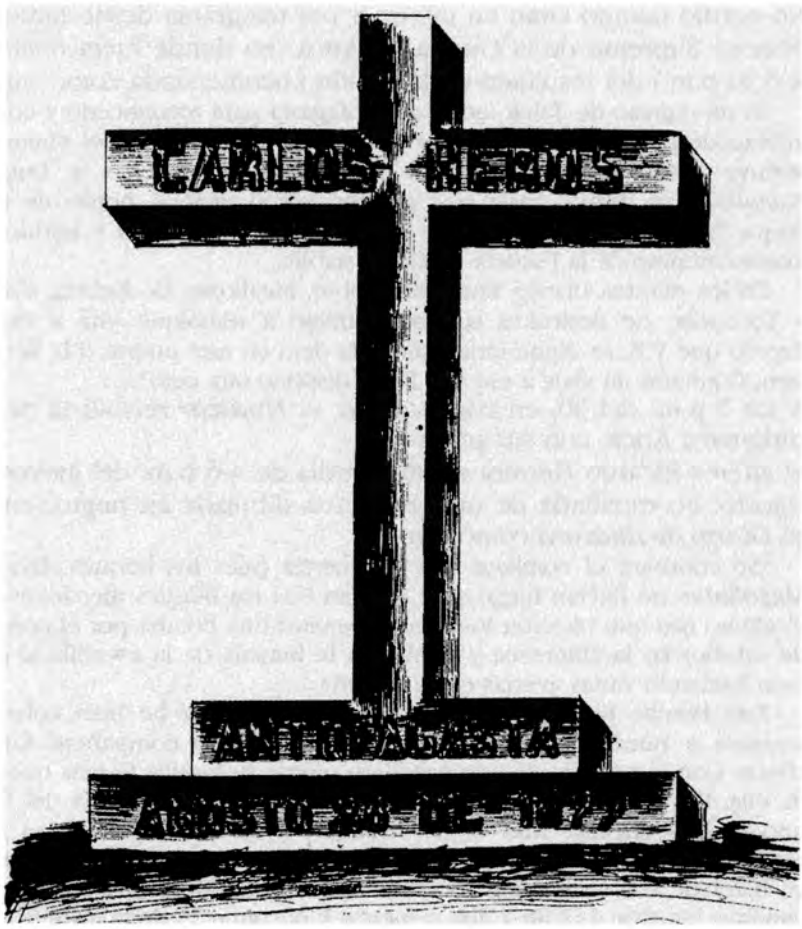
Esta bomba hirió al muchacho Alcides Gutiérrez he hizo volar en pedazos a nuestro querido y nunca bien llamado compañero Carlos Heros. Con la pérdida de este caballero pierde su familia lo más querido de ella. Sus compañeros el amigo verdadero y leal y la Marina del Perú uno de sus oficiales más dignos, valiente y al mismo tiempo el más modesto de ellos. Sin mas entregué la guardia cuando el buque estaba ya fuera de tiro al teniente 2° señor Canseco. Los fuertes y los buques chilenos hicieron 112 tiros más o menos y nosotros 25 de la torre y 2 los de a 40 siendo nuestros tiros los últimos".

Quedaba, pues, Prado enterado del resultado del cumplimiento de la misión ordenada, pero no comunicó este éxito a Lima, en donde había ansiedad de noticias del monitor desde que la llegada del *Oroya* al Callao el 1° de setiembre, con la correspondencia de *Celso* a *El Comercio*, informando de su presencia por las aguas de Taltal. El telegrama de Prado, empero, llegó a Lima el 3 de setiembre, con el texto siguiente:

"Prado a Presidente.– Arica, setiembre 3 de 1879 (10.17 a.m.)

Unión 16 agosto, Punta Arenas. *Huáscar* 28 Antofagasta. Combate cuatro horas; apagó fuegos; desmontó principal batería. *Abtao* averiado; heridos sus comandantes. Muertos varios".

Probablemente se buscó complementar este mensaje con el informe



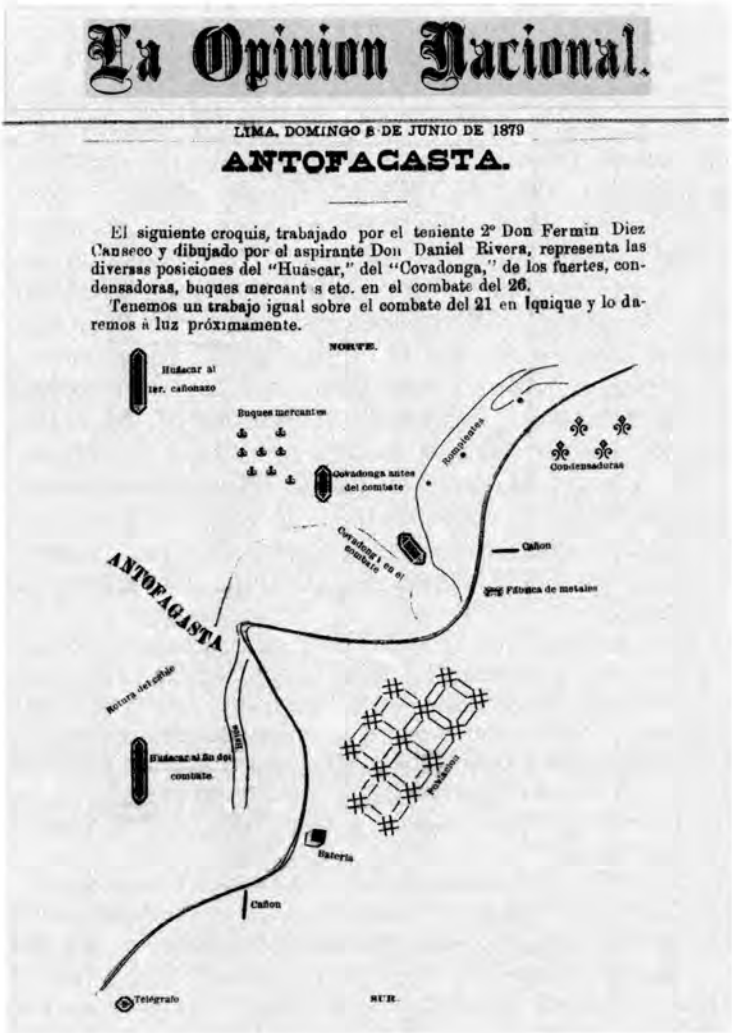
Gran cruz dibujada en negro por el alférez de fragata Ricardo Herrera, que aparece en la página 283 del *Diario de Bitácora* del monitor, correspondiente a su facción de 4-6 p.m. del jueves 28 de agosto, en homenaje a la muerte del teniente 2° Carlos de los Heros durante el combate con las baterías de tierra en Antofagasta.

del vapor *Sakkarah* que llegó a Arica en la madrugada de ese día procedente del Sur, con la información sobre la corbeta, y otras noticias de fuente chilena. Obviamente contenía algunos datos inexactos, como el desmontaje del cañón de a 300 por impacto directo, y los comandantes heridos del *Abtao*. Nótese, sin embargo, que no mencionó la muerte del teniente 2° Carlos de los Heros y al alumno herido Gutiérrez, y por eso, en las reproducciones que siguen no se les menciona. Sin embargo, sí lo hace en su carta a La Puerta del 1° de setiembre. Al margen de ello, la noticia generó comentarios favorables de la opinión pública y periódicos, que fueron transcritos en *El Peruano,* expresando "que las noticias recibidas el 3 del teatro de la guerra hacen resaltar una vez más la acertada dirección de S.E. el general Prado, que hasta aquí no ha hecho sino conquistar espléndidas glorias al Perú y el valor sereno y la noble audacia del contra-almirante Grau, tipo cumplido de la marina peruana". Siguen reproducciones, excepto de *La Patria* que aún no había salido, que entre otras cosas decían:

"*El Comercio*: "La simultaneidad con que nos llega la noticia de que la *Unión* se había presentado en el confín Sur de Chile, mientras el *Huáscar* aparecía en el confín Norte, provocando y batiendo la segunda plaza fuerte; son hechos que no solo anuncian positivas ventajas materiales, sino aseguran triunfos definitivos, pues dan una nueva e irrefutable prueba de que el general Prado dirige la guerra con singular acierto, y de que cuenta con auxiliares audaces y entendidos, de los cuales tenemos mucho que esperar".

El Nacional: "El *Huáscar* acaba de acometer una audaz y arrojada empresa, presentándose en el puerto de Antofagasta desafiando el fuego de los cañones de sus baterías. Esta nueva hostilidad es una prueba del valor e inteligencia del contra-almirante Grau. Siempre que nuestras naves salen a la mar, el telégrafo se encarga de calmar, a los pocos días de su partida, la ansiedad general con la noticia de una nueva proeza, de nuevos triunfos. Nuestras naves siempre encuentran la estela de las enemigas para batirlas y hostilizarlas, conoce el derrotero de sus puertos artillados para romper el fuego sobre sus baterías; las guía la inteligencia y el valor. La escuadra chilena ha abandonado nuestros mares, en los que no ha sufrido sino derrotas: la pérdida de una nave, la avería de casi todas las demás, la captura de un transporte y el fiasco de su almirante, he ahí los resultados obtenidos hasta hoy en la guerra".

La Opinión Nacional: "Una nueva victoria ha enaltecido el pabellón peruano. El *Huáscar* se presentó en Antofagasta, en la "Antofagasta inexpugnable", según sus cronistas y batió y apagó sus fuertes, en cuatro horas de combate sostenido. Con ella ha afianzado Grau sus charreteras



La Opinion Nacional.

LIMA, DOMINGO 8 DE JUNIO DE 1879

ANTOFACASTA.

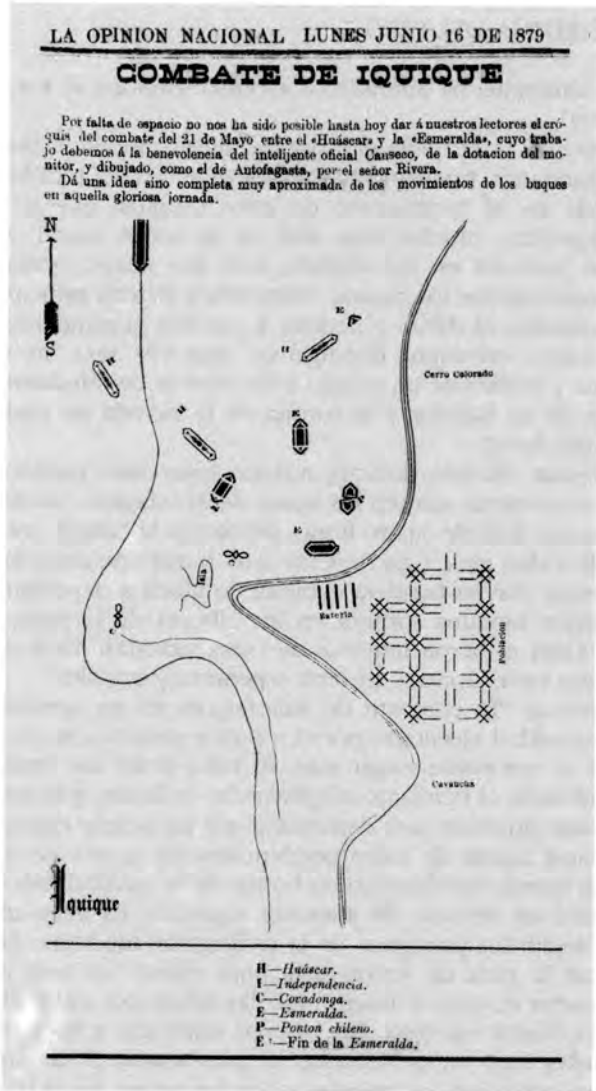
El siguiente croquis, trabajado por el teniente 2° Don Fermin Diez Canseco y dibujado por el aspirante Don Daniel Rivera, representa las diversas posiciones del "Huascar," del "Covadonga," de los fuertes, condensadoras, buques mercant s etc. en el combate del 26.

Tenemos un trabajo igual sobre el combate del 21 en Iquique y lo daremos á luz próximamente.

Croquis del Puerto de Antofagasta.

El croquis citado concebido por el teniente 2° Fermín Diez Canseco y dibujado por el aspirante Daniel Rivera, corresponde a la incursión del *Huáscar* al puerto de Antofagasta el 26 de mayo de 1879, conforme a lo descrito en el Tomo XI, Vol. 1. A gestión del periodista J. Octavio Reyes, corresponsal de *La Opinión Nacional*, embarcado en el monitor, fue publicado en dicho diario en su edición del domingo 8 de junio de 1879. La nota periodística refería también que el teniente Diez Canseco había concebido un croquis durante el combate del 21 de mayo de 1879 en Iquique, que sería publicado próximamente.

El *Huáscar* incursionó tres veces en Antofagasta: 26 de mayo, 25 y 28 de agosto de 1879.



LA OPINION NACIONAL LUNES JUNIO 16 DE 1879

COMBATE DE IQUIQUE

Por falta de espacio no nos ha sido posible hasta hoy dar á nuestros lectores el cróquis del combate del 21 de Mayo entre el «Huáscar» y la «Esmeralda», cuyo trabajo debemos á la benevolencia del intelijente oficial Canseco, de la dotacion del monitor, y dibujado, como el de Antofagasta, por el señor Rivera.

Dá una idea sino completa muy aproximada de los movimientos de los buques en aquella gloriosa jornada.

Croquis del Combate de Iquique.

El croquis citado, cuya publicación fuera anticipada en la edición de *La Opinión Nacional* del 8 de junio de 1879, fue presentado en su edición del lunes 16 de junio de 1879. Fue concebido también por el teniente 2° Fermín Diez Canseco y dibujado por el aspirante Daniel Rivera, para presentar gráficamente el combate del 21 de mayo de 1879 entre el *Huáscar* y la *Esmeralda*, que resultara hundida luego de tres espolonazos del monitor, conforme se describe en el Tomo XI, Volumen 1.

de Contra-almirante: ha honrado su ascenso. Honor a él y a sus heroicos compañeros".

La Sociedad: "A la quilla gloriosa de nuestro monitor *Huáscar* y a su bravo comandante, premiado hoy justamente, les ha tocado también en esta ocasión ser el instrumento de estos triunfos, que sí en el orden material significan mucho, más aún en el orden moral. Solo nuestro monitor se presenta en Antofagasta, bate por cuatro horas los fuertes, apaga completamente los fuegos, desmonta la batería principal y después de dejar averiado el *Abtao* y heridos a sus dos comandantes, abandona ileso el campo enemigo. Bendigamos una vez más las trazas de la Providencia y enviemos un saludo a los bravos del *Huáscar*. Confiemos en el Dios de las batallas y la corona de la victoria no tardará en ceñir las sienes del Perú".

La Tribuna: "Nuestro invicto, nuestro legendario monitor, el famoso *Huáscar*, se presenta solo en las aguas de Antofagasta, sostiene combate con los fuertes durante cuatro horas, desmonta la batería principal, apaga el fuego de todas, avería gravemente a un transporte armado en guerra y luego se retira con su bandera cubierta de gloria a depositar sus triunfos que no opaca ninguna sombra en los albores de la patria agradecida. ¡Bien por Grau el héroe inmortal de estas victorias! ¡Bien por los tripulantes de esa nave gloriosa, nuestra esperanza y orgullo!"

El Nacional: "El combate de Antofagasta es un verdadero acto de arrojo y temeridad ejecutado por el monitor peruano: ni podía esperarse menos, ni es razonable exigir más. El valor tiene sus límites marcados por la prudencia; el heroísmo sin provecho es locura y la sangre humana es demasiado preciosa para derramarla por un simple capricho de fantasía, por hacer alarde de valor pendenciero. La guerra no es una diversión, ni un torneo caballeresco en honor de la vanidad, sino una dolorosa necesidad en defensa de intereses sagrados. Es necesario comprenderlo así, según los preceptos de la civilización moderna. El *Huáscar* se presentó en la rada de Antofagasta para ejercer un acto de hostilidad legítima: cortar el cable e interrumpir las relaciones entre el teatro de la guerra y la capital enemiga. Las baterías enemigas y las naves que estaban ancladas bajo su protección, lo provocaron a un combate, y el *Huáscar* se batió con las baterías y con las naves, llevó la muerte a los provocadores, les causó serias averías e hizo enmudecer sus cañones".

Hubo también, un pronunciamiento de la prensa boliviana. Así, *El Peruano* del 23 de setiembre reproduce de *La Democracia* de La Paz, del 6 de setiembre, el artículo "Excursiones del *Huáscar*" del cual se consignan algunos párrafos:

"De lejos solo toca admirar las hazañas y empresas atrevidas de la marina peruana, quizá sin ese criterio de los hechos que solo puede dar la proximidad a ellos en el teatro mismo de la guerra.

No sabemos si el último empuje a Antofagasta haya producido los

resultados que se proponían el Supremo Director de la Guerra y el intérprete hábil Grau.

Juzgamos que fue en pos del *Blanco* a buscarlo en su territorio, haciendo fuerza a sus posiciones y arriesgándose a caer en celadas que fácil habría sido armar a la escuadra enemiga. El buque almirante chileno había zarpado al sud el 22 a caza de la *Unión*, de suerte que no tuvo lugar el decisivo encuentro que al preverlo hacía temblar al pueblo.

El insigne *Huáscar* ha cumplido el deber que se había impuesto: buscar al *Blanco*. Para los grandes, el heroísmo es deber; y la sola resolución moral de perseguir en la rada de su estación al coloso de Chile, es heroica.

El combate sostenido por cuatro horas con el fuerte, y con dos vapores a conciencia cierta de la manera como estaba artillado el primero supone que el *Huáscar* se propuso medir sus fuerzas: y las midió: y cuando pudo apagar los fuegos, es claro que venció. Tal hecho es de triunfo, donde quiera que haya realizádose. Y si ha vencido a dos vapores de guerra y a un fuerte cubierto de cañones de grueso calibre, es indudable que el célebre *Huáscar* tiene fuerzas para buscar al *Blanco* y batirse en leal batalla.

Hablamos de las fuerzas materiales, pero hay en el *Huáscar* otras fuerzas superiores: el talento, el valor, la pericia y audacia a toda prueba del ínclito Grau, y la disciplina, coraje y destreza de su tripulación.

Justamente la representación nacional de su patria le ha elevado a la alta clase de contra-almirante; justamente Lima, la reina del Pacífico le ha consagrado una medalla de 50 mil soles; y justamente Sucre, la representación de la inteligencia y del sentimiento estético de Bolivia, le ha consagrado otra de inapreciable valor moral.

¡El Gobierno civil de la República, el pueblo que ha enviado a sus hijos a fecundar los áridos arenales con su sangre, Bolivia toda te saludan, Grau, monarca del Pacífico!"

En su informe al Comandante General de Baterías en Arica, y al Director de Marina en Lima, Grau emite su concepto sobre Carlos de los Heros:

"Al dar a US. cuenta de la pérdida de este inteligente oficial, siéntome vivamente impresionado al recordar los méritos personales que le adornaban y la celosa puntualidad que en todas las ocasiones del servicio, ha manifestado para cumplir con su deber, así como el valor y la serenidad que ha desplegado en las acciones de armas, que ha tenido este buque en la presente campaña".

Remite, también, la relación de Jefes, oficiales, tripulantes, y demás personas presentes en el segundo combate de Antofagasta, "todos los cuales se han distinguido en el cumplimiento de sus deberes". Adjuntaba, igualmente, la relación de pasajeros embarcados en Iquique para Arica. Ninguna de estas relaciones ha sido habida, aunque la correspondiente al monitor debe ser aquella de la Lista de Revista del 15 de agosto.

¿Cómo es que el alférez Ricardo Herrera resulta embarcado en el vapor *Ilo* de la P.S.N.C. en Iquique? El 13 de agosto fondeó en Arica en horas de la tarde el vapor del Norte de la P.S.N.C, conforme lo anotó el teniente Rodríguez en el *Diario de Bitácora* de ese día durante su facción de 12-4 p.m. Este vapor resultó ser el *Santa Rosa*, que zarpó para el Sur al día siguiente a 3h 45m a.m. conforme lo consigna el teniente Santillana en el *Diario de Bitácora* de ese día durante su facción de 12-4 am. pero agregó: "viaja el teniente (sic) Ricardo Herrera", vapor que con toda probabilidad haría escala en Iquique, en donde Herrera esperaría una situación favorable para desplazarse a Antofagasta, y cumplir la comisión que le encomendara Prado. A este fin, Herrera debe haberse embarcado en Iquique en el vapor *Ilo* el jueves 21 de agosto, fecha en que Prado debe haber sido informado, por telegrama del mismo día, y de ahí la emisión de sus instrucciones a Grau a la 1h a.m. del 22 de agosto, de cuya lectura se puede apreciar toda esa coordinación. Además, Herrera, durante su estadía en Iquique, debe haber coordinado con el ingeniero Arancibia y el técnico Chester, el embarque sin pérdida de tiempo en el *Huáscar*, de dos torpedos Lay, como se ha visto. Así, pues, el caso Herrera está perfectamente claro: se embarcó en el vapor *Ilo* de la P.S.N.C. en Iquique por orden de Prado, para obtener información sobre la ubicación de los buques de guerra chilenos presentes en Antofagasta. Es probable que esa redacción en el parte de Grau, que generalmente se publicaba en los medios de prensa, respondiera a un ocultamiento de la verdadera identidad de Herrera para no comprometer al capitán del vapor de la P.S.N.C. Sobre el teniente Delgado, fue capturado en Valparaíso, como se verá más adelante. Julio Octavio Reyes escribe en *La Opinión Nacional* sobre el tema:

> "A las 5 p.m., del domingo 24, se avistó un vapor que venía del Norte, que reconocido resultó ser el *Ilo* en viaje de Antofagasta. El capitán de fragata señor Melitón Carbajal, fue a reconocerlo y regresó trayendo a bordo al señor Ricardo Herrera, quien se había embarcado en Iquique, con el objeto de tomar en Caldera el del Estrecho y continuar su viaje a Montevideo. Al saber las autoridades de Antofagasta, que era peruano, quisieron sacarlo; y lo hubieran conseguido al no oponerse el Jefe de Estado Mayor General coronel Sotomayor. Temiendo el señor Herrera sufrir algunos vejámenes de los chilenos, o que se intentase nuevamente sacarlo de a bordo en los otros puertos, manifestó al comandante Carbajal sus deseos de trasbordarse al *Huáscar* y así se hizo en efecto. Por él supimos, escribe Reyes, que se encontraban en Antofagasta, el *Abtao*, *Magallanes*, *Limarí* y *Paquete del Maule*; y que algunos esperaban de un momento a otro, al *Blanco* e *Itata*. Este último nos convenía e interesaba".

En realidad fue una operación especial de inteligencia planeada con días de anticipación por Prado, y quizás la única de que se tenga confirmación, pero que los chilenos practicaban a diario por medio de sus nacionales embarcados como tripulantes en todos los buques de la P.S.N.C., que mereciera reclamos de las autoridades navales peruanas, como se ha visto, sin resultado. Algunos autores dan importancia a este hecho.

El Gobierno de Chile, sin embargo, protestó ante la P.S.N.C., a raíz de un telegrama de R. Sotomayor al Comandante General de Marina, almirante Goñi, quien el 27 de setiembre telegrafió a Antofagasta como sigue:

> "El supremo Gobierno a quien he dado conocimiento del telegrama de US. referente al capitán del vapor *Ilo*, ha obtenido del agente de la P.S.N.C. la remoción y salida del país del expresado capitán".

7.1.1. Fracasa el ataque de torpedo en Antofagasta

Grau no fue explícito en su informe respecto al frustrado ataque de torpedo contra los buques chilenos el 25 de agosto. Es obvio que en su aproximación al fondeadero, hiciera uso de la información que había preparado Herrera en un croquis. Reyes describió la aproximación así:

> "A las doce y media de la noche (0h 30m. a.m. del 25) se dejó en la boca del puerto al *Oroya* y muy despacio principió a entrar el *Huáscar*. A bordo se había preparado todo como para un combate y para un combate serio. La noche era obscura y a lo lejos veíanse las luces de la población. El *Huáscar* a duras penas movía su hélice y en medio de un silencio sepulcral avanzaba confundido entre las sombras. Las aguas ofrecían un espectáculo lindísimo. Era efecto de la fosforescencia del mar que pocas veces habíamos tenido ocasión de verla tan pronunciada.
>
> Poco a poco nos encontramos casi dentro de la bahía, sin que nadie se hubiera percibido de nuestra entrada. Se veían las luces de los fuertes y aún se escuchaban los "alertas" de sus centinelas. A las 2 a.m., estábamos en el fondeadero y se pudo distinguir que el *Abtao* y *Magallanes* estaban muy a tierra.
>
> El comandante Grau, manejó entonces su buque con admirable pericia. Entraba y salía por entre los buques mercantes que allí existían fondeados y por entre los numerosos bajos del puerto sin tener el menor contratiempo y sin que se le sintiera. Era una empresa marinera, peligrosa y audaz y digna de tomarse en consideración. A las 3 a.m. nos encontrábamos a 200 yardas (183 mts.) del *Abtao* y 400 (366 mts.) de la *Magallanes*, pero nada se les podía hacer. Estaban rodeados por un lado por los buques mercantes

(en número de 14) y por otro, por inaccesibles bajos. La artillería y el espolón reconocían esta vez su impotencia ante esos poderosos obstáculos. A las 3.30 a.m. vimos que de un bote y de una de las baterías del Norte se hacían señales con cohetes de luces. Los enemigos nos habían descubierto.

A pesar de todo, continuamos aguantados sobre la máquina y se destacó de a bordo un bote al mando del teniente 2° Carlos de los Heros, con el objeto de practicar un reconocimiento. Una hora después regresó cumpliendo satisfactoriamente la importante y peligrosa misión que se le había confiado y algo parecido, hizo también el teniente 2° Fermín Diez Canseco.

El *Huáscar* permaneció en el puerto hasta las 6 a.m. que aclaró por completo y que salió muy despacio, retrocediendo y presentando siempre su proa para evitar una sorpresa. Los fuertes y baterías enemigos permanecieron mudos".

En las instrucciones de Prado estaba sobrentendido que el ataque sería con los torpedos Lay embarcados en Iquique, con la participación de Chester, que era el experto venido al Perú expresamente. Pero en el informe de Grau no hay una palabra sobre lo sucedido, ni el escrito de Reyes tampoco lo aclara, pues solo dice que de los Heros cumplió su peligrosa misión, así como también Diez Canseco. Paz Soldán transcribe el parte de Grau, pero omite la referencia al embarque de los torpedistas y torpedos Lay en Iquique, así como también el fallido intento de torpedeamiento el 25 en Antofagasta.

También es difícil entender por qué Grau en su informe no hace referencia a las actuaciones de Diez Canseco y de los Heros en el asunto del torpedo, que en todo caso pudo hacerlo en un informe reservado. Pero ¿qué pasó realmente con el primer torpedo filoguiado disparado por la marina peruana?

Rosendo Melo, luego de comentar el embarque de los torpedos Lay en Iquique, como del ingeniero especialista Esteban Chester y del ingeniero Felipe Arancibia, manifestó:

"El *Huáscar* se escurrió dentro del puerto el 24 (0h 30m a.m. del 25) sin ser notado, hasta situarse a quinientos metros (547 yds.) del pozo (zona entre los arrecifes del Norte y los del Sur). Llevaba un torpedo colgado a los pescantes, pero Grau no quiso que se lanzara desde la situación que ocupaba temeroso de ofender a algún buque neutral. Al moverse buscando otra más franca, fue notado de un buque mercante, que avisó al bote de ronda, del cual se dio la alarma con un cohete de luces. El monitor fue no obstante a un lugar más claro, a 300 metros (328 yds.) o muy poco más. Tenía la proa casi sobre los arrecifes y la mar lo hacía balancear mucho. A pesar de esos inconvenientes, se arrió el torpedo y se le despidió (se le lanzó). Eran las 4 a.m. En el acto de arriarlo había chocado dos veces violentamente contra el costado, por efecto del balance

que producía la reventazón y estos choques desarreglaron el mecanismo del aparato, que no alcanzó a moverse; perdió al caer al agua una de sus luces e invirtió la colocación de la otra, cuyo fuerte reflejo delataba la situación del monitor, que no podía ser más comprometida. Próximos a la proa estaban los arrecifes y más próximos a popa, el torpedo que la corriente le acercaba amenazando hacer volar al barco que lo expedía; al ciar el *Huáscar* la hélice causaría la explosión de la dinamita. La luz del torpedo alumbraba un blanco a la artillería enemiga, a la vez que otro cohete de luces se elevaba en tierra. Mientras pedía un remo que nadie encontraba y arriaban otros un bote, el teniente Fermín Diez Canseco, se descolgaba por el mismo aparejo del pescante en que estuvo colgado el torpedo, y aprovechando el balance saltó hacia él y lo desvió, arrancando la luz delatora.

Hallando peligroso ciar, Grau dio adelante esquivando el torpedo, aunque al hacerlo se aproximó más a los arrecifes, que casi tocaba con la proa. En tanto Canseco, que no podía sacarse las botas llenas de agua, se hundía y hubiera perecido sin el oportuno auxilio del teniente los Heros, aspirante Bonnemaison y guardián Noguera; quienes le echaron un cabo al que se aseguró, y con el cual lo izaron, en tanto que el monitor hacía con felicidad la peligrosa maniobra, con la que eludió el torpedo, yendo avante. Como a la vez se había arriado un bote, el teniente los Heros fue en él a tomar el torpedo que la corriente llevaba hacia el *Abtao*, remolcándolo hasta el costado de su buque, que estaba ya en franquía. Eran las 5 a.m. al llegar los Heros a bordo, y las 6 cuando izados el bote y el torpedo, que se colocó en la cubierta, quedó el *Huáscar* expedito para dejar el puerto, sin que ni entonces, ni desde que se hicieran las primeras señales, las dieran de vida las baterías de tierra, ni las de las naves armadas".

Tampoco está claro por qué el torpedo derivó primero hacia el monitor y luego hacia el *Abtao* por efecto de la corriente. En realidad los escritos no definen con certeza qué pasó con el torpedo, pero podría aceptarse que al producirse los impactos del torpedo contra el casco durante la maniobra de ponerlo en el mar, se haya producido alguna avería en uno o varios de los magnetos y relays, o circuitos para el arranque y parada de la máquina de propulsión, y que por eso se quedó al costado del monitor.

Por la narración que antecede, se puede apreciar que si bien el torpedo fue puesto en el agua al costado del monitor, ahí quedó flotando, y su peligroso acercamiento era producto de la deriva por corriente. Menciona también, los incidentes acaecidos con las luces, que al permanecer encendidas constituían una referencia de la posición del monitor, es decir, un blanco perfecto para las baterías y buques de guerra fondeados en la denominada poza. Pero no solamente por eso el torpedo Lay era vulnerable, sino también porque al correr en

superficie resultaba vulnerable al contra-ataque y de dudosa confiabilidad. Los rusos, sin embargo, los usaron durante diez años para defensa de puertos. Su relativo corto alcance, obligaba al buque que lo quisiera disparar, a acercarse al blanco, y ser sujeto de contra-ataque también.

Es oportuno aclarar, que el modelo de torpedo Lay, tipos N° 5 y 7 adquiridos por el Perú, autopropulsados y filoguiados, podían ser operados desde tierra u otra estación, en este caso el monitor, mediante un tablero con varios interruptores o botones y una batería, cuyos impulsos eléctricos circulaban por tres cables contenidos en un tambor en el interior del torpedo, y que iban desenvolviéndose conforme el torpedo corría hacia el blanco. Esos tres cables cumplían cinco funciones. Uno de ellos era para el arranque y parada de la máquina de propulsión. Un segundo era para dirigir la trayectoria del torpedo hacia el blanco, es decir, que accionaba su timón de manera que se mantuviera a la vía o al medio, o que la pala girase a uno u otro lado, enmendando así la trayectoria del torpedo hacia la derecha o izquierda, a voluntad del operador. El tercer cable permitía al operador hacer explotar a su voluntad, la carga destructora del torpedo, 100 libras de dinamita. Los modelos adquiridos por el Perú, sin embargo, tenían la opción de explotar por contacto, mediante un vástago que sobresalía por la proa del torpedo, que al impactar en el casco del blanco, liberaba una sección del torpedo con la carga explosiva, que se hundía hasta una cierta profundidad, según un tramo de cadena prefijado, por debajo de la línea de flotación, profundidad a la cual explotaba eléctricamente. Es decir, que la carga podía explotar a voluntad o por contacto. El torpedo corría en superficie, hasta el máximo de su alcance de unos 1,850 metros, a una velocidad de unas 9 m.p.h. Para controlar la dirección hasta esa distancia, el modelo N° 7 tenía un cuarto cable eléctrico que accionaba un par de varillas de gobierno acopladas al timón, que tenían un dispositivo que permitía subir o bajar unas pequeñas banderas de color para ayudar en el control de la trayectoria durante el día, o unas luces para el control nocturno. Conviene aclarar, que el Lay N° 7 fue el primer torpedo que llegó al Perú, pues acababa de ser fabricado y estaba disponible cuando se contrató su compra. Los otros nueve fueron del tipo Lay N° 5 y llegaron al Callao sucesivamente. Como el monitor embarcó en Iquique dos torpedos, quiere decir que uno fue Lay N° 7 y el otro Lay N° 5, y el que se puso en el agua en Antofagasta fue el Lay N° 7. Esto explica, pues, el por qué de las luces a que se refiere Melo.

Por otro lado, Melo menciona que el monitor se había acercado a unos 350 metros del blanco por recomendación del técnico y habida cuenta de la velocidad del torpedo, el ataque en sí debería haber tomado 2 minutos a lo sumo.

Edwin Gray, en su artículo *El arma diabólica. Robert Whitehead y la historia del torpedo*, describe el ataque del *Huáscar* con torpedo en Antofagasta, de una manera algo distorsionada, pero que es oportuno transcribirla porque muchos aspectos de la guerra han pasado por interpretaciones erróneas, que se originan en informaciones de esa naturaleza, difundidas durante y después de la guerra. Dice así:

> "Que Grau enfrentó a la *Abtao* afuera (sic) de Antofagasta. En vez de atacarlo con el espolón, se colocó de través y puso en el agua uno de los torpedos Lay que llevaba en su cubierta. Al caer al agua las 2,500 libras que pesaba, produjo una fuerte salpicadura, y el cable eléctrico salía del torpedo a "la velocidad de la luz" a medida que corría hacia el blanco. Súbitamente, un velo de terror se levanta ante los marinos peruanos que estaban apoyados sobre la amurada para observar el violento fin de la *Abtao*. La razón de su consternación no es difícil de encontrar. El torpedo Lay había invertido su rumbo 180° y se dirigía de regreso hacia el desafortunado *Huáscar*. Ante el tablero de control, el operador accionaba con frenesí cada uno de los botones, pero nada parecía detener al traicionero torpedo, y la tripulación esperaba pasivamente la inevitable explosión. Un hombre, el teniente Diez Canseco, mantuvo la serenidad y arrojándose al mar, interceptó al descontrolado torpedo y se las arregló para desviar su rumbo hacia el buque".

El capitán de corbeta R.B. Bradford de la Marina de EE.UU. en su obra *Apuntes sobre Torpedos Autopropulsados*, de 1883, comentó que al poner el *Huáscar* el torpedo en el agua, su hélice se enredó con las tiras del aparejo, quedando inoperativo al costado del monitor. En otro párrafo menciona que en 1876 se reconocía, en términos generales, la necesidad de que los oficiales se familiarizasen lo suficiente con los torpedos, como para prepararlos y operarlos, y que el Lay constituía el más valioso de todos los torpedos autopropulsados. En otro párrafo de su descripción del torpedo Lay, Bradford comenta que "al usar un cable múltiple, siempre habrá una posibilidad de que dos conductores entren en contacto, haciendo que el torpedo sea incontrolable, llegando aún a estallar la carga explosiva". Igualmente, Bradford comenta que en ocasión de una prueba en Washington del Lay N° 4, el cable se enredó varias veces en la hélice, cosa que nunca antes había sucedido, y que ello ocurrió probablemente por la poca profundidad del agua en el lugar de la prueba, además de ser el cable muy largo y liviano, comparado con otros usados anteriormente. A partir de ello, dice, en "casi"

todos los Lay posteriores, el cable salía por un orificio en el eje de la hélice, o por un tubo ad-hoc. Como Bradford dice que esa disposición era en "casi" todos a partir del N° 5, cabría preguntarse: ¿los que compró el Perú tendrían esa modificación? En cuanto a la situación de poca profundidad como causa de enredo del cable, cabe notar que la zona en donde se puso el torpedo en el agua en Antofagasta, esto es cerca de la entrada a la poza, tenía entre 4 y 7 metros. Que el cable se enredara con la hélice por ser ella de poco fondo no procede, pues las versiones son que el torpedo viró y se dirigió al monitor navegando, es decir, que la hélice no se detuvo.

Bradford ofrece un inventario del destino de los 10 Lay adquiridos, y adelantando un poco esta información, se consigna como sigue: "1 capturado en Pisagua; 4 hundidos al impedir la captura de Arica; 1 hundido durante un experimento; 1 perdido en el Callao; 1 que explota al impactar en la isla de San Lorenzo; 1 capturado en el Callao; y 1 con final desconocido".

Un comentario final de Bradford refiere que "un comerciante inglés del Callao, que estaba en posición de conocer mucho respecto de los torpedos Lay (¿sería de la Casa Grace?), había escrito que no se podía deducir datos de valor por su empleo, por haber sido mal operados".

El *Blanco* no estuvo en Antofagasta esa noche. Había salido para el Sur el 22 acompañado del *Itata* a reconocer un barco sospechoso que se presentó frente a Paposo, que desde tierra se creyó peruano, y que resultó ser el *Toro*, uno de los auxiliares de la Armada chilena. Mandaba el blindado el comandante López.

El ingeniero Arancibia informaba, en el expediente no habido, que Melo dijo tener a la vista:

> "...juzgándome muy feliz, sin embargo, en medio de la angustia que me rodeaba, de que no hubiéramos encontrado al *Blanco* en Antofagasta, pues la pérdida del *Huáscar* hubiera sido segura en aquella noche aciaga".

Según comentario de Melo, al abrirse la sumaria investigación sobre este ataque, la orientación política (Piérola ya en el Gobierno) había sufrido un cambio que parece reflejarse en el laudo, el que debe considerarse un cuadro sinóptico de nuestros kaleidoscopios políticos. Es corto y dice:

> "Resumiendo el contenido de las declaraciones que corren en este expediente, resulta:
>
> 1. Que el *Huáscar* fue destinado a una comisión de tan relativa importancia, que por darle cumplimiento estuvo expuesto a perderse sin la menor gloria, ni provecho para la nación;

2. Que aun cuando el torpedo Lay está llamado a operar una gran revolución en las guerras marítimas, el poco conocimiento que se tiene de su aplicación y efectos, era una razón bastante poderosa para que no se aventurase el único buque con que contaba la nación, para sostener con ventaja la guerra provocada por Chile;
3. Que el hecho de haber no tenido sino un éxito negativo la expedición del *Huáscar*, demuestra con evidencia que la aplicación del torpedo Lay, requiere condiciones y circunstancias muy especiales, para que el éxito sea positivo;
4. Que la pretensión de destruir uno o más buques enemigos estando resguardados por sus fortificaciones de mar y tierra, puso en inminente peligro la existencia del *Huáscar*;
5. Que la abnegación, valor y serenidad del teniente de la Armada nacional don Fermín Diez Canseco, tan espontáneamente puestas en juego salvaron al *Huáscar* del peligro que lo amenazaba, y
6. Que la meritoria acción del teniente Canseco lo hace acreedor a la gratitud nacional y a las consideraciones del Supremo Gobierno. Callao, julio 12 de 1880. *PATRICIO IRIARTE*".

El Expediente Personal de Manuel Fermín Diez Canseco Coloma, conserva la carta que con fecha 2 de mayo de 1885 cursara el Presidente de la Asamblea Constituyente al Presidente Provisorio de la República, Echenique, con el texto que sigue:

"La Asamblea Nacional Constituyente, en atención al heroico comportamiento de los tenientes primero y segundo de la Armada Nacional, don Fermín Diez Canseco y don Carlos de los Heros, el 28 (sic) (debió decir 25 y no 28 que si fue el combate diurno) de agosto de 1879, en las aguas de Antofagasta, donde salvaron al monitor *Huáscar* de la acción de un torpedo, lanzándose sobre éste y apartándolo de dicha nave, ha resuelto declarar a ambos oficiales beneméritos de la patria en grado heroico; disponer que se ascienda al primero a la clase inmediata a la que actualmente obtiene; y conceder a los dos una medalla de oro, la cual llevará, en el anverso, la imagen del monitor *Huáscar*, al frente de las fortificaciones de Antofagasta, con esta inscripción: "Fue uno de sus valientes"; y en el reverso, un torpedo flotando sobre el mar. En la parte superior, este mote: "La Patria Satisfecha"; y, en la inferior, esta data, "Antofagasta, agosto 28 de 1879". Lo comunicamos a V.E. para que disponga lo necesario a su cumplimiento. Dios guarde a V.E. Presidente de la Asamblea. *MANUEL TOVAR*. Lima, 12 de mayo de 1885. Cúmplase, publíquese y expídase el despacho respectivo. *ECHENIQUE*".

Según explica Vegas, muy brevemente, el torpedo Lay se manejaba desde a bordo por medio de un cable, de modo que su exactitud resultaba muy aleatoria, y para tener probabilidades de acertar al blanco había que acercar bastante el buque. Después de describir el ingreso del monitor a Antofagasta en la noche del 25, continúa:

"Trató entonces de utilizar los dos torpedos. Echóse uno al mar pero lejos de seguir en dirección al enemigo, viró para el *Huáscar* y acaso hubiese chocado con el monitor si no se echa al agua el teniente Diez Canseco y con su cuerpo lo desvía, corriendo peligro de ahogarse por habérsele llenado de agua las altas botas que llevaba y que en su precipitación había olvidado quitarse. Fue salvado por el teniente de los Heros, guardiamarina Bonnemaison y el guardián Noguera que le arriaron un cabo y el teniente de los Heros a cargo de un bote trajo el torpedo cuyo mecanismo o no fue muy regular o era desconocido de los ingenieros que lo manejaron".

Vegas y Basadre dan la versión de que el torpedo no quedó inmovilizado, sino que por el contrario navegó hacia el monitor y que el teniente Fermín Diez Canseco se lanzó al agua para desviar la trayectoria del torpedo Lay que había regresado e iba a chocar con el monitor.

Estas versiones, y la de Gray, dan a entender que el torpedo arrancó en dirección al blanco, pero que en algún momento viró y se dirigió de regreso hacia el monitor, lo que no coincide con lo manifestado por Melo. En efecto, a estar por este último el circuito de arranque no funcionó; en cambio, según Vegas sí funcionó pero lo que falló fue el circuito de parada y el de control de la dirección.

R. Fuenzalida reseña esta acción como sigue:

"Continuó aún aproximándose (el *Huáscar*) a 200 metros (218 yds.) de distancia de su blanco, señalada por el experto en torpedos como suficiente y en el momento apropiado, arrió uno de los torpedos por medio de un aparejo, el cual, una vez en el agua, fue lanzado contra el *Abtao*, pero no bien se había éste separado del costado, se cortó el alambre guía y el torpedo quedó inmovilizado. El monitor, entonces, arrió una embarcación con el teniente de los Heros, quien lo recogió presurosamente, pues estaban muy cerca del enemigo. Bote y torpedo fueron atracados al costado del monitor, mientras éste se franqueaba del puerto dando atrás. Una vez fuera, se izaron torpedo y embarcación y el buque gobernó sobre el *Oroya* que desde el Oeste venía en su demanda, para luego seguir juntos hacia el SO. Esto ocurría ya con luz del día (7.35 a.m. del 25 de agosto)".

Como se observa, consigna que el torpedo quedó inmovilizado, y en cierta medida concurre con Melo. Pone una nota de pie de página que refiere esta reseña a un asiento en la "*Bitácora del Huáscar*, fol. 273, Guardia del teniente 2º Gervasio Santillana". Al margen del texto asentado, resulta interesante porque esta será la primera y única vez que Fuenzalida en toda su obra haga referencia a la *Bitácora*, y ninguna en las de otros autores chilenos, a pesar de que se asegura tenerlo en su poder. ¿No habrá otros asientos importantes? No se va insistir en este tema, porque ya fue tratado en el Capítulo II.

G. Bulnes comenta que los alambres del aparato no se cortaron como dice Fuenzalida, sino que se enredaron, y por ello no fue posible darles dirección. Este accidente frustraba la principal misión de Grau. Las operaciones del *Huáscar*, aún las mejor combinadas, tuvieron siempre un accidente que desbarataba sus proyectos a última hora, comenta G. Bulnes. La noche pasó sin novedad y al día siguiente Grau puso proa al Sur, a los puertos de Chile los que a semejanza de los del Perú eran las cabezas de turcos que pagaban las consecuencias de todas las combinaciones fracasadas.

Hay, pues, versiones distintas de Reyes, Vegas, Melo, Bulnes, Fuenzalida, Gray y Bradford. Todas coinciden, eso sí, en el fracaso de la operación del torpedo Lay, aun estando presente el ingeniero especialista Chester. Por lo demás la opinión del fiscal del juicio que corre en el informe, concurre con la del ingeniero Arancibia, salvo en cuanto éste discute que la abnegada prontitud de Diez Canseco salvara al *Huáscar*, pues el ingeniero sostiene que el torpedo Lay solo podía explotar a voluntad del operador y ya se ha visto que también podía explotar por contacto. El Fiscal, sin desconocer que Canseco salvó al monitor y tripulantes, estableció que la "empresa del *Huáscar* fue imprudente e inútil". Era una clara crítica a Prado. No le faltó razón.

Respecto al fallido ataque con torpedo, Prado en su carta del 1° de setiembre a La Puerta, solo le comentó:

> "En mi anterior (no habida) puntualicé a usted el resultado negativo del ensayo con los torpedos Lay en Antofagasta. No sé si ello fue debido a la incompetencia de los que los manipulan, 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 rindan en el Callao, y que debieron haberlo verificado antes de que vinieran al Sur, como que a ello estaban obligados por los términos del contrato".

Parece que olvidó el reclamo urgente de su envío y probablemente la falta de medios para hacer esas pruebas en Iquique, pues no hay que olvidar la necesidad de contar con la máquina y elementos para producir el gas de ácido carbónico. Lo cierto es que esta situación venía a cuestionar la fe ciega que tenía Prado de que los torpedos y lanchas-torpedo lograrían una paridad en el poder de las flotas. En este sentido Prado le recomendaba a La Puerta que debía adoptarse un proceso de prueba igual con los torpedos del contratista Hubbe & Hardy, y lanchas Herreshoff. Sobre el primero cabe recordar que en 1878 habían fundado la U.S. Torpedo Company, que fabricó en 1878 su primer torpedo del tipo autopropulsado y filoguiado, con alcance de 1.5 millas y 6/10 m.p.h. de velocidad, con carga

explosiva de 100 libras de dinamita, empleando su máquina propulsora el ácido de gas carbónico; el peso del torpedo era de 1,000 libras, su largo 21 pies y su diámetro de 15", de forma cilíndrica pero cónica en sus extremos, y con un solo conductor para todas las funciones, en lugar de los tres o cuatro del Lay. Se dice que el torpedo fue vendido al Perú a fines de 1878 o comienzos de 1879, y que fue conducido al Callao por el señor Hardy y el señor Snyder, Presidente de la Compañía, y que fuera hundido en Arica para evitar su captura. No hay información de cuando trajeron el torpedo al Perú, pero todo parece indicar que, como decía Prado, tendrían que demostrar su efectividad. Sobre las Herreshoff, le pedía a La Puerta, le avisara la fecha en que estarían listas para fijar el día de su salida en correspondencia con la información que tuviera de la escuadra chilena, y aunque La Puerta insinuaba su escolta por el *Huáscar* en su viaje, Prado opinaba que "los torpedos (sic) (se refería a las lanchas) pueden venir perfectamente con un transporte, y si por acaso se presente un buque enemigo, "nada más fácil" que atacarlo, aprovechando así de la ocasión para hacer un experimento práctico". Los resultados de las pruebas de las lanchas, como se ha visto, no auguraban certeza alguna de un éxito de esta naturaleza.

En 1921, el contralmirante M.M. Carvajal, presente en esta acción del *Huáscar*, escribía en la *Revista de Marina del Perú* de ese año sobre esta operación, de la cual se deduce una mayor exactitud, al señalar que:

> "El *Huáscar* se acercó a éstos (buques chilenos) con suma dificultad, tanto por la oscuridad de la noche como por la poca visibilidad de ellos, cuyas siluetas se proyectaban sobre la costa, y el comandante Grau ordenó a los ingenieros el lanzamiento de uno de los torpedos; realizóse esto, pero con tan mal éxito que lejos de producirse el efecto deseado, fue necesario arriar un bote para recoger el torpedo (a cargo de los Heros), junto con el largo cable que le comunicaba eléctricamente al *Huáscar* y ejecutar esta operación delante de los buques enemigos que lo "observaban atónitos a tiro de pistola". Obtenido el resultado (de recuperación) a las 6 a.m. se retiró el *Huáscar* en demanda del *Oroya* y juntos se dirigieron a Taltal.
>
> El torpedo Lay, automático y dirigible, de reciente creación en aquella época, no era todavía suficientemente conocido por nuestra oficialidad; por esto, el lanzamiento fue dirigido por los ingenieros que le habían traído a bordo con tal cargo".

Observaban atónitos a tiro de pistola, dice Carvajal, y la pregunta procede: ¿Por qué no hicieron fuego desde el *Abtao* y *Magallanes* contra el *Huáscar* a solo 200 metros?

Finalmente, Grau, sobre su primera y única experiencia en el empleo de torpedos autopropulsados controlados, se expresaba en su informe:

"Durante esta travesía (entre Antofagasta y Taltal) se descargó uno de los torpedos, a fin de hacer con él un ensayo respecto a su manejo y dirección. El resultado ha dejado otra vez de ser satisfactorio y he tenido ocasión de notar la necesidad de repetidos ejercicios y estudio, para manejar con acierto estos aparatos y suprimir algunos entorpecimientos, que con frecuencia tienen lugar en su mecanismo. Conservo a bordo los dos torpedos que tomé en el puerto de Iquique, porque según me lo han manifestado los señores Arancibia y Chester encargados de ellos, es necesario prepararlos nuevamente para su uso, lo cual no pueden practicar en ese puerto (Iquique), por carecer de los aparatos convenientes".

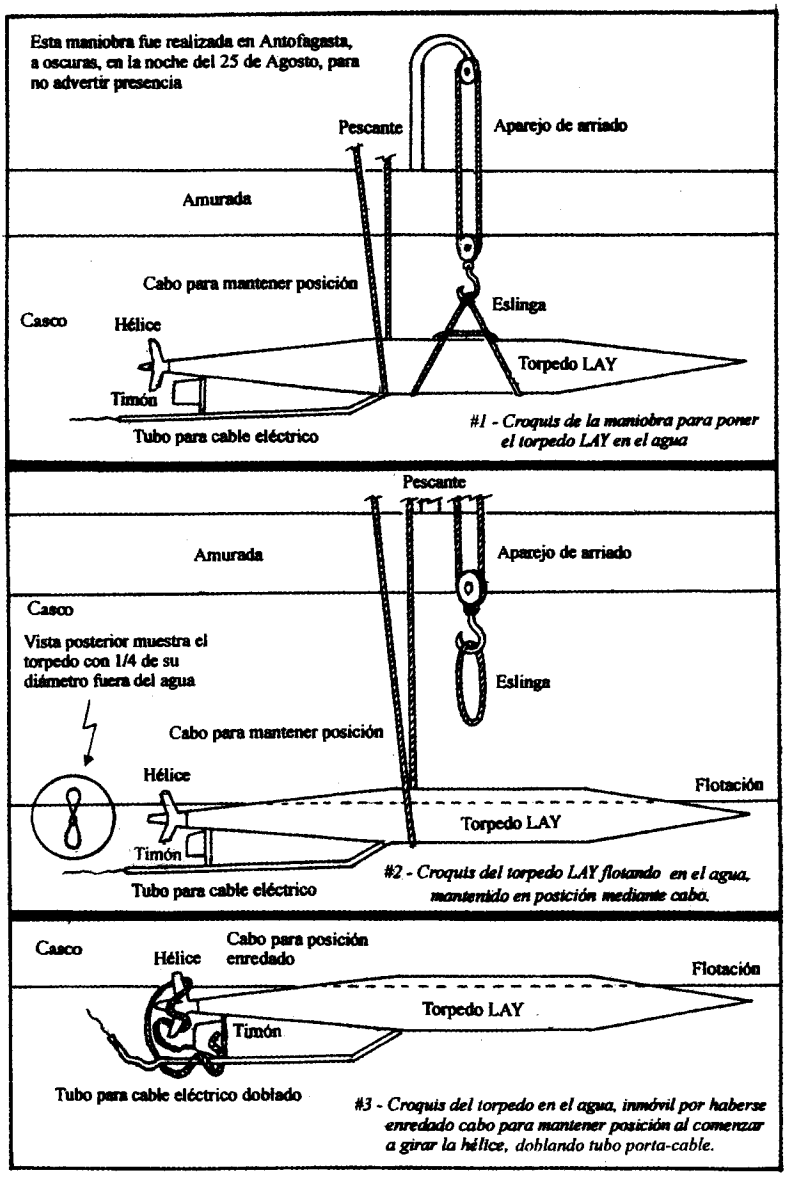
Finalmente, a continuación se incluyen dos versiones de testigos del lanzamiento del torpedo en Antofagasta.

Primera versión: el asiento en el *Diario de Bitácora* del *Huáscar*, correspondiente a la guardia de 4-8 a.m. del 25 de agosto y que firma el teniente Santillana, dice:

"En son de combate y reconociendo al enemigo que a pesar de su proximidad a las baterías y oscuridad pudimos reconocer a la *Magallanes* y *Abtao* en posición muy difícil para ser ofendidos, convencido el Sr. Comandante nos pusimos muy próximos al *Abtao* a pesar de las señales de alarma que se cambiaba entre las Baterías y botes de ronda. Se lanzó un torpedo, pero al separarse del costado se rompió el alambre y quedó sin movimiento, se mandó arriar el guig que a cargo del teniente Heros lo recogió sobre las proas de los enemigos. El Buque en franquía dando atrás y el bote y torpedo se amadrinaron al costado, pues estábamos entre los buques, "bajo los fuegos de las baterías" y alumbrados por la luz del día. Una vez afuera (7h 35m a.m.) se izaron el torpedo y la embarcación y gobernamos sobre el *Oroya* que del Oeste venía en nuestra demanda. Se le izó señal de "seguir las aguas a la Capitana" y gobernamos al SO hasta las 8h. que entrego el cargo al teniente Sr. Rodríguez. Firmado Santillana".

Horas después y ya en pleno viaje al Sur, se probó el segundo torpedo y en el *Diario de Bitácora* del lunes 25 de agosto, facción de 6-8 p.m. el teniente Diez Canseco anotó: "un torpedo listo para el ejercicio", y en la facción siguiente de 8-12 p.m. el teniente Santillana consignó: "Se lanzó el torpedo pero dejó mucho que desear respecto a su gobierno, para recogerlo hubo necesidad de arriar el guig. Durante el ejercicio buque aguantado sobre máquinas hasta las 9h 40m p.m."

Segunda versión: el 3 de febrero de 1880 el especialista norteamericano, Stephen Chester, que había estado en el monitor en el primer lanzamiento, elevó un informe al Secretario de Guerra, Iglesias, sobre



Croquis que ilustra la probable maniobra para poner en el agua el torpedo LAY que lanzaría el monitor *Huáscar* en la noche del 25 de agosto 1879 en Antofagasta, contra los buques de guerra chilenos surtos, y que explicaría lo manifestado el 3 de febrero de 1880 por el especialista norteamericano Stephen Chester al Secretario de Guerra, como causa del fracaso en el ataque, acto en el cual estuvo presente.

los torpedos Lay y Hubbe & Hardy, y en la parte sobre los defectos de los torpedos Lay manifestó que el más ligero choque recibido por el tubo del cable bastaría para detener las funciones del torpedo y pasa a ocuparse de lo ocurrido el 25 de agosto de1879 en Antofagasta, en los términos que siguen:

> "En Antofagasta se echó al agua un torpedo de a bordo del *Huáscar*, en circunstancias que prometían un éxito brillante. La persona encargada de esta operación y de la dirección del torpedo, logró colocarlo en el agua sin ningún daño material, pero descuidó quitar una de las pequeñas cuerdas usadas para mantenerlo en posición. El resultado fue, que habiéndose envuelto esa cuerda en el tubo del cable y enredádose su extremo flotante en la hélice, a las dos o tres revoluciones el tubo se dobló hacia arriba y la mariposa (hélice) quedó sin acción".

No menciona dato alguno sobre la prueba realizada con el segundo torpedo ya en la mar en la noche del 25 de agosto.

Aparte de esto no hubo más explicación técnica sobre el comportamiento de estos dos torpedos embarcados en el *Huáscar*, buque en el que permanecieron todo el tiempo que duró la 4ta. Expedición, sin ninguna posibilidad de uso, pues en las dos oportunidades que se usaron, se consumió el gas de ácido carbónico para su propulsión y no había existencia para recargarlos a bordo ni en Iquique.

Por todo lo que antecede quedan en pie los hechos siguientes:

1. Que históricamente el 25 de agosto de 1879 marca la primera vez que un buque de guerra peruano lanzara un torpedo autopropulsado y filoguiado.
2. Que la vehemencia de atacar con el torpedo Lay, sin antes haber practicado su operación y analizado su empleo táctico, revela un punto débil en el proceso de toma de decisiones.
3. Que el intento de realizar un ataque con el torpedo Lay contra el *Abtao*, no alcanzó éxito y puso en peligro al monitor.
4. Que tal como lo manifiesta Grau, era necesario realizar repetidos ejercicios y estudios para usar mejor y superar sus probables fallas.
5. Que las esperanzas de Prado en cuanto a que los torpedos y lanchas torpedo constituían el medio para equilibrar o reducir el poder naval chileno, carecían de validez.

7.1.2. El segundo combate de Antofagasta: 28 de agosto

En su interesante y extenso artículo para *La Opinión Nacional* sobre la cuarta expedición, Julio Octavio Reyes embarcado en el monitor como corresponsal de dicho diario, antes de describir el

combate del 28 desarrolló un preámbulo del cual se han tomado algunos párrafos que se consignan a continuación:

"Si las anteriores acciones del *Huáscar* han sido dignas de aplauso, no hay duda señor Director, que su último combate, es decir, el que vamos a presenciar, ha sido el más serio y peligroso y por consiguiente, el más digno de afianzarle los laureles y glorias ya conquistadas. Antofagasta, centro hoy de las operaciones militares de nuestros enemigos, no es una plaza improvisada, nó.

Desde el principio de la guerra, esto es, desde el mes de febrero, comenzó a fortificarse seriamente. Se halla erizada de cañones de grueso calibre. Sus fuertes y baterías han recibido mejoras día a día y ostentan desde el grueso cañón de a 300 libras hasta los de a 70, sin contar los de montaña de último sistema, que no dejan de ser un poderoso auxiliar.

Los diarios de Valparaíso y Santiago y los de la misma localidad, no han dejado de consignar correspondencias, en las que hablaban sobre la magnífica calidad de sus cañones y de la pericia de sus artilleros.

Declaraban a los cuatro vientos, que Antofagasta era ya plaza inexpugnable y que nuestros buques no entrarían jamás a ella. Era para nosotros una roca Tarpeya, sin Capitolio en ciernes.

Casi lo mismo decían al principio de la campaña y entramos y combatimos el 26 de mayo, apagándole sus fuegos.

Mientras que nosotros les dábamos este ejemplo de audacia, toda la flota enemiga junta, no ha tenido el arrojo de surcar con sus quillas las aguas de Arica. Y se titulan héroes !Triste y vergonzoso contraste!

Si hoy contaba Antofagasta con fuertes baterías y artilladas con cañones de a 300, 150, 70 y 68, tenían también en su puerto buques con piezas de 150, 115, 50 y 70, y cuyo número pasan o igualan por lo menos a sus cañones de tierra, mientras que el *Huáscar* entraba solo, completamente solo, y con el apoyo de sus dos únicos cañones de a 300. Presencien pues, nuestros lectores su desigual y atrevida lucha".

El combate de Antofagasta del 28 de agosto, está descrito por Grau en su informe de manera muy escueta, por lo que es interesante complementarlo con el relato de Julio Octavio Reyes, en algunos aspectos, pero dejando en claro que del parte de Grau se observa que se desarrolló en dos etapas: la primera, entre la 1.35 p.m. y las 3.16 p.m.; la segunda entre 4.15 p.m. y 5.30 p.m., haciéndose la salvedad de que las horas que se consignan a continuación serán las del informe de Grau, por la sencilla razón de las diferencias observadas entre los diversos partes.

Así, refiriéndose a la primera etapa, dice Reyes, que a la 1 p.m. el *Huáscar* se encontraba muy adentro del puerto y con el rejón listo para rastrear el cable submarino. Dentro había una mar gruesa, que hacía balancear fuertemente al monitor. "Los oficiales, recostados

sobre la toldilla de popa, contemplando el puerto, mientras que nosotros, al lado del Comandante y del teniente 2° Enrique Palacios, hacemos lo mismo desde el puente y apuntamos en nuestro memorándum cuanto pasa". Curioso comentario, pues querría decir que a pesar de estar ante la inminencia de un duelo artillero, la dotación no estaba en zafarrancho de combate, que recién ordenaría Grau a la primera salva enemiga, como lo consigna en su informe. A la 1.35 p.m., el *Abtao* y la *Magallanes* rompieron fuego contra el *Huáscar*:

"Diez o doce proyectiles pasan silbando furiosamente por sobre nuestras cabezas, estallan y caen a cortos metros de nuestro costado y por atrás, pues estábamos de los fuertes, baterías y buques enemigos solo a unas 2,300 yardas (2,100 mts.). Un grito de ¡Viva el Perú! ¡Viva el *Huáscar*! repiten doscientas y tantas voces llenas de patriótico entusiasmo (incluidos los criticados mercenarios), y como el ataque ha sido tan violento, el comandante para no desperdiciar un solo segundo no hace tocar zafarrancho, sino que grita con voz de trueno: "A sus puestos". ¡Enarbólese el pabellón obsequiado por la ciudad de Trujillo!

Como por la acción de la chispa eléctrica cada uno corre a su puesto en medio de los proyectiles que no dejan de pasar por encima, y el hermoso y rico pabellón obsequiado por el bello sexo de Trujillo se despliega al viento orgullosamente, saludado por nuevos y entusiastas vivas al Perú, al *Huáscar*, al departamento de La Libertad y ciudad de Trujillo, que debe estar orgullosa del glorioso bautizo de su bandera".

El *Huáscar* se preparó para combatir presentando su proa a los enemigos. Las balas llegaban a sus costados salpicando de agua su cubierta y coraza. "Los instantes de combate, señor Director –escribe Reyes– son solemnes, imponentes, como debe US. suponerlos". Reyes detalla luego la ubicación de los puestos de jefes y oficiales, como sigue:

"El comandante, acompañado de su ayudante el teniente Diego Ferré, ocupa la torre, mientras que a su lado y en el puente, midiendo la distancia (con un micrómetro) se encuentra el teniente 2° Enrique Palacios. El aspirante Bruno Bueno sobre la cofa con la dotación de la ametralladora; en la batería de popa el teniente 2° Carlos de los Heros, con los aspirantes Tizón, Valle Riestra y Villavisencio; en la toldilla el comandante de la guarnición, sargento mayor José M. Ugarteche, el capitán de la misma, Mariano Bustamante, el sargento Francisco Retes y otros. ¡Todos rivalizaban en valor y temeridad! En la torre (de artillería) estaban su jefe, el capitán de corbeta Elías Aguirre, tenientes Santillana, Canseco y Melitón Rodríguez, que servían las piezas de a 300, y el capitán de fragata Melitón Carbajal, el teniente Gárezon y el alférez Herrera (el ciudadano), desempeñaban importantes faenas en las diversas secciones de la torre. En el servicio de la Santa Bárbara tomó parte activa el contador Juan Alfaro. En la Cámara de oficiales, el Cirujano Mayor Dr. Santiago

Távara, el de 1ra. Clase Dr. Felipe Rotalde, y el practicante Dr. José Ignacio Canales, y el farmacéutico José Flores".

Cuando comienza el combate, anota Reyes, todos los jefes y oficiales se encontraban en cubierta, lo cual era sumamente peligroso, pero ya durante el mismo, "en el instante que podían estar libres cualquiera de los oficiales, salían a la cubierta a presenciar el combate, con tanto deseo como si fuera un espectáculo de ningún peligro. Lo mismo hacían los ingenieros Arancibia y Chester".

Recién a la 1.50 p.m. el *Huáscar*, listo para el combate "avanza furioso" y rápidamente hacia el centro de la bahía. A las 2 p.m. hizo su primer disparo. El *Abtao*, maniobrando con sus espías, presentando su costado de estribor, aparece y desaparece entre los buques mercantes ingleses. La *Magallanes* hace maniobra similar pero empleando sus máquinas. El *Huáscar* también recibe el fuego de los fuertes y baterías, y "recorría furioso la bahía" contestando sus fuegos. Los transportes *Limarí* y *Paquete del Maule*, no hicieron disparo alguno. Para no hacer daño a los mercantes usados como escudos, el monitor contesta el fuego a intervalos, cada vez que aparecían sus cascos. Las direcciones de los proyectiles enemigos eran buenas "y mucho daño hubieran hecho al no presentársele siempre el *Huáscar* amurado, es decir, presentando siempre su proa".

Los disparos de la torre fueron magníficos. En una palabra, todos los jefes, oficiales y tripulantes del buque, como siempre, han sabido cumplir con su deber.

El fuego duró hasta las 3.16 p.m., hora en que después de los últimos disparos hechos por el *Huáscar*, cesaron los fuegos de tierra y de los buques enemigos. Esta etapa había durado 1h 41m.

En una segunda, el *Huáscar* se acercó más al centro de la bahía, estrechando distancia a 2,500 yardas (2,285 mts.), en busca de una dirección clara para batir a los buques enemigos. Siendo las 4.15 p.m. los fuertes del Norte, Centro y Sur, rompieron fuegos sobre el monitor, que los contestaba. El teniente Palacios permaneció en el puente, midiendo distancias con la serenidad más grande. El *Abtao* y *Magallanes* en esta ocasión no hicieron fuego; pero permanecieron ocultos por los mercantes y, por consiguiente, el *Huáscar* no pudo batirlos, ni menos emplear su espolón. A todo esto, el monitor no había reiniciado su fuego, pero observaba en cambio, movimiento de botes hacia tierra desde los buques chilenos.

"Suponemos, comenta Reyes, que el fuego de ellos haya cesado, bien por haber tenido a su bordo serias averías o graves desgracias personales o que los cónsules por reclamos de los buques neutrales hayan obligado

a que expongan a dichos buques, ocultándose tras ellos. Notábase sin embargo, gran confusión en ellos, particularmente en el *Abtao*".

No estaba descaminado Reyes en su primer supuesto. El *Huáscar* se internó más en la bahía y disparó sobre los fuertes:

"Los tiros de los fuertes, particularmente los del Norte, eran de muy buena dirección, casi todos pasaban por las amuras, estallando después por las aletas o popa del buque. La distancia era entonces de 3,500 yardas (3,200 mts.). Varios de los proyectiles del *Huáscar* cayeron al parecer al fuerte del Norte, lo mismo que a la *Magallanes* y *Abtao*, por su centro y unas cuantas a la población, por desvío. En el primero, sobre todo, una de nuestras bombas levantó una inmensa nube de polvo, que lo cubrió algunos instantes".

El fuego cesó por la parte de tierra a las 5.30 p.m., sin contestar los tres últimos disparos del *Huáscar*. La etapa había durado 1h 15m y el combate en total 3h 56m, de las cuales 2h 56m fueron de intercambio efectivo de disparos por ambas partes, y una hora de tregua por ambos lados.

Reyes, no podía dejar de relatar la muerte del héroe de los Heros, y lo hizo como sigue:

"Uno de los últimos disparos de la batería del Norte, fue para nosotros fatal. Fue el único proyectil que cayó al buque, pero cuyas consecuencias nunca la deploraremos bien. Era una bomba común de a 300 que penetró sobre la cubierta, atravesando de babor a estribor la base de la chimenea y estallando al encontrar a su paso un eje de dos pulgadas de diámetro. Al estallar fue saludado por un viva al Perú pero ¡oh desgracia! ese fatal proyectil vino a sembrar a bordo el duelo y la consternación. Al mismo tiempo que ese ruido atronador, se levanta una columna de blanco y amarillento humo y entre lenguas de fuego, se vé fragmentos de un cuerpo humano, pedazos de vestidos que saltan por el aire empapados en sangre y en fin algo que aterra, confunde y espanta: era nuestro querido amigo, el bravo teniente 2° Carlos de los Heros, que con atrevida planta escalaba el glorioso templo de la inmortalidad, ¡dejándonos envueltos en un mar de lágrimas! y el dolor y sentimiento por la muerte de los Heros, era en el buque general, como lo comprueban las palabras que reproducimos a continuación y que tomamos del libro de guardias. "Esta bomba hizo volar a nuestro querido y nunca bien llorado compañero Carlos de los Heros. Con la desaparición de este caballero, pierde su familia lo más querido de ella; sus compañeros el amigo verdadero y leal y la marina del Perú, a uno de los oficiales más dignos, valientes y al mismo tiempo, el más modesto de ella". Nosotros agregaremos ¡paz en su tumba!"

Al estallido de esta bomba quedó herido el alumno de la Escuela de Condestables Alcides Gutiérrez, hijo del coronel Silvestre del

mismo apellido (sobrino de los Gutiérrez revolucionarios de julio de 1872), muchacho simpático y valiente de 17 años de edad. "Hasta hoy hay esperanzas de que se salve, –decía Reyes–. Son las únicas desgracias que hemos tenido que lamentar, a pesar de lo desventajoso de la lucha. El *Huáscar* se aguantó en el puerto hasta las 9 p.m., que zarpó para el Norte".

Todas estas descripciones es posible confrontarlas hoy con lo que consignara el teniente Palacios en el *Diario de Bitácora* durante su facción de 12-4 p.m. del 28 de agosto, que se transcribe a continuación:

"A la 1h. que volvió la gente al trabajo se ocupó en alistar las rastras para pescar el cable, mientras tanto avanzábamos sobre el fondeadero gobernando a órdenes del Comandante.

A 1h 30 la distancia a los buques enemigos era de 2,300 yardas y distinguíamos claramente el movimiento de tropas en la playa, cuando hizo el primer disparo sobre el *Huáscar* el vapor *Abtao*, lo siguieron la *Magallanes* y los fuertes, pero sus tiros aunque en buena dirección pasaron por alto. Dimos atrás a toda fuerza y al toque de zafarrancho fue toda la gente a sus puestos, quedando a la 1h 55 listo el buque para combate. Eran las 2h 05 cuando hicimos nuestro primer disparo, empeñando desde este momento el combate. El *Abtao* maniobrando por medio de espías presentaba su costado de estribor, entre dos buques mercantes que lo resguardaban y hacía un fuego bastante certero y bien sostenido, al que solo podíamos contestar a intervalos en que descubríamos su casco. La *Magallanes* sobre su máquina maniobraba de la misma manera, es decir oculta tras de buques mercantes y saliendo solo por instantes a disparar sus cañones. Tanto el *Limarí* como el *Paquete del Maule* permanecieron sin hacer fuego, el 1° oculto entre buques mercantes y el 2° metido en la poza por temor sin duda a un arietazo (ataque con espolón). Hasta las 3h 15 continuó el fuego con bastante actividad por ambas partes, pero a esta hora después de hechos los últimos disparos por nosotros cesó de tierra y de los buques enemigos por lo cual avanzamos nuevamente sobre el fondeadero. Estrechada la distancia a 2,500 yardas rompió de nuevo el fuego uno de los fuertes del Norte siguiéndolo los otros de ese lado y el del Sur. El *Abtao* y la *Magallanes* no solamente enmudecieron entonces sino que permanecieron completamente cubiertos tras de los buques extranjeros. Dirigíamos pues nuestros tiros exclusivamente a los fuertes conservándonos más o menos a 3,500 yardas, condiciones en las que correspondió hacerse cargo de la guardia el bizarro alférez de fragata señor D. Ricardo Herrera".

¿Por qué el *Blanco* no hizo contacto con el *Huáscar*?

Según el parte de su comandante López, el *Blanco* llegó a Antofagasta el 28 de agosto a las 11.15 p.m. procedente del Sur. Había salido de este puerto el 22 en convoy con el *Itata* hacia el Sur,

con instrucciones de perseguir naves enemigas que estuvieran incursionando en las cercanías del Paposo. En los días que siguen, López recibe una serie de órdenes de diversas autoridades, emitidas por el telégrafo, que llevan al fracaso de la misión ordenada, regresando a todo andar a Antofagasta ante la noticia de la presencia del *Huáscar*. El vapor que se avistó desde el *Huáscar* en la noche del 28 había sido efectivamente el blindado chileno, que a su vez no alcanzó a divisar al monitor. ¿Cosas de la visibilidad? Ya en este puerto, López se informó del combate librado en ese mismo día, y recibió orden del Ministro de Marina, Sotomayor, de salir de inmediato hacia el Sur en su persecución, debiendo seguir hasta Caldera para proteger a los transportes que debían llegar a dicho puerto. Cuando se encontraba a la altura de la caleta Blanco Encalada, López recibió orden de regresar a Antofagasta otra vez, pues se había confirmado la presencia del monitor en Mejillones en la mañana del 29, es decir, que mientras a López se le ordenaba buscar hacia el Sur, Grau se iba hacia el Norte. El 30 estaba, pues, de regreso e informaba en la fecha al General en Jefe del Ejército del Norte sobre los eventos entre el 22 y el 30 de agosto.

Los efectos reales de este combate en el enemigo que, como se ha visto, tanto en el informe de Grau como en el asiento de Palacios, y en el relato de Octavio Reyes, no se han precisado, y solo se conocerían en el Perú varios días después por las publicaciones en diarios chilenos, que se reprodujeron en Lima, y por la reseña del corresponsal de *El Mercurio* en Antofagasta.

En efecto, *El Peruano* del 26 de setiembre, reprodujo los partes oficiales siguientes: del comandante del *Abtao* del 31 de agosto; idem de la *Magallanes*, del 29 de agosto; del General en Jefe del 30 de agosto, y del comandante de la batería de cañones de campaña Krupp del 29 de agosto. Con excepción de aquel del *Abtao*, se aprecia que el cañoneo del *Huáscar* no causó daños personales ni materiales en tierra ni en la *Magallanes*. En el *Abtao* impactaron dos granadas que causaron significativas averías en la cubierta, en el puente de mando, baranda, escalas, chimenea, bitas, e incendio. Causó la muerte de nueve miembros de la tripulación, incluido el 1er. Ingeniero Juan Mary y doce heridos entre graves y leves. Igualmente, se aprecia que el *Abtao* disparó 42 tiros de 150, la *Magallanes* 19 de 115 y 64, las baterías Norte o de Bellavista 26, la batería Sur 13, y los cañones Krupp 7, totalizando 46, lo que eleva a 113 los tiros que los buques y baterías chilenos en Antofagasta arrojaron contra el *Huáscar*. El corresponsal de *El Mercurio* en su relato del 30 de agosto, comentó que de los 94 proyectiles lanzados en la primera etapa,

le pareció (aunque no necesariamente así ocurriera) que dos del *Abtao* impactaron en el monitor. Pero Reyes lo explica muy bien: "como la mayor parte de los proyectiles caían cerca del costado del *Huáscar* y popa, levantando columnas de agua, es probable que crean los enemigos que han hecho muchos daños". A su vez, el monitor realizó 19 disparos, de los cuales dos impactaron en el *Abtao*, como ya se ha explicado, y otros tres picaron muy cerca. En la segunda etapa, el corresponsal comentó que la batería Bellavista disparó 8, la del sur 3, y la del centro 1, la *Magallanes* también uno, más 7 de una batería Krupp de campaña que totalizaron 20, apreciando que uno de cada batería hizo impacto en el *Huáscar* (aunque así no ocurriera). Que a su vez el monitor disparó 11 tiros, todos contra las baterías de tierra, excepto uno contra la *Magallanes*, logrando solo picar muy de cerca a la batería de Bellavista. Es probable que un tiro de a 150 de esta batería hecho a las 4.28 p.m., y calificado como muy bueno, y no de a 300 que se desmontó en la primera etapa, fuese el causante de la muerte de Carlos de los Heros. En total, entonces, los disparos de la artillería chilena fueron 113, de los cuales los participantes peruanos admiten que solo uno impactó en el monitor. De los 30 que disparó el monitor solo dos impactaron en el *Abtao*.

De la lectura de todos los partes y relatos de los dos corresponsales, es fácil apreciar que existen discrepancias en los periodos de fuego, número de tiros disparados y distancias a las que se combatió en diversos momentos. En todo caso, se ha utilizado como referencia aquellos datos que aparecen en el parte oficial de Grau. Un análisis comparativo de ellos, conduce a concluir que la situación de combate duró 3h 56m, periodo durante el cual el intercambio efectivo de fuego fue de 2h 56m. más una hora de tregua. En este periodo, los buques y baterías de tierra chilenas dispararon un total de 113 tiros de diversos calibres, de los cuales ninguno de los 67 disparados por el *Abtao* y *Magallanes* hicieron impacto directo, a pesar de estar bastante bien en puntería y alcance. Es muy probable que los fuertes balanceos que experimentaron por el estado agitado del mar y la cercanía a la playa, influyeran en este resultado, como también el hecho de disponer de poco tiempo relativamente para apuntar y disparar al asomarse entre los buques neutrales tras de los cuales se ocultaban, contra un blanco único que se desplazaba.

Desde tierra, sin embargo, a pesar de que el tiro no estaba afectado por los factores de inestabilidad de plataforma, de 46 disparos solo uno hizo impacto directo en el monitor, que causó la muerte del teniente de los Heros, fatalidad que habría ocurrido entre las 4h 00 y 4h 30 p.m., por un disparo de la batería Bellavista, en una etapa en la que el *Abtao* no disparó tiro alguno. Podría alegarse un temor de hacer daño a los buques

neutrales, aceptable si hubiera sido solo una batería la que experimentase esa interferencia, pero eran tres ubicadas al norte, centro y sur de la población, para cubrir precisamente todo el sector desde donde pudiera disparar el monitor, que, además, era blanco único. Puede calificarse, entonces, como pobre la eficacia del tiro, tanto de las baterías de tierra de Antofagasta, que se ubica en un 2%, como de los buques, sobre un único blanco con libertad de movimiento, es cierto, pero restringido por los buques ahí fondeados y los arrecifes existentes.

El Peruano del 18 de setiembre reproduce una noticia de la prensa chilena respecto a Antofagasta, *El Liberal de Chañaral*, que menciona cómo estaban conformadas las baterías el 28 de agosto, y el número de disparos efectuados, como sigue:

"Batería del Norte (que llaman Bellavista)

Cañón de la derecha de a 150	8 disparos
Idem de la izquierda de a 150	15 disparos
Id. del centro de a 300	1 disparo
Batería del Centro	
Cañón de a 150	9 disparos
Batería del Sur	
Cañón de a 150	4 disparos
Total	37 disparos

Además las piezas de campaña hicieron como 6 o 7 disparos a título de ensayo, pues por el calibre de estos proyectiles no habrían dañado al enemigo en lo más mínimo, caso de haberle acertado alguno".

En cuanto al tiro del *Huáscar*, éste se realizó durante 2h 41m, esto es, el 86% del tiempo que duró el intercambio efectivo de fuego. En ese periodo disparó 30 tiros con los dos cañones de a 300 de la torre y 2 con los dos de a 40 del alcázar. El régimen de tiro promedio con los de a 300 fue, aproximadamente, un tiro por cada 8 minutos, que se puede considerar excelente para el sistema complicado de la torre, más aún cuando tenía que batir cinco blancos ubicados en distintas direcciones y distancias, algo que parece simple, pero que en la práctica no lo es, máxime si no se contaba con la ubicación exacta en la carta náutica de tales baterías. Pero la efectividad del tiro no se mide solo por la cadencia, sino también por los impactos que logra, y a ese respecto se puede afirmar que los 2 logrados sobre el *Abtao* de un total de 17 con las piezas de a 300, habida cuenta de que contra ese buque solo disparó en la primera etapa, representa un 12%, esto es, que fue pobre, al margen de su buena dirección y piques cercanos, debido quizás a que su plataforma experimentaba la misma inestabilidad que la de los buques chilenos por los factores mencionados, y del poco tiempo disponible cuando asomaba por entre los mercantes fondeados, más probables

estopines defectuosos. Contra las baterías de tierra, fijas, si bien estuvieron aceptables en dirección y alcances, el monitor no logró un solo impacto directo que las dañase. Llama también la atención el estallido de tres de las bombas de a 300 a poco de salir de la boca, lo que revelaría defectos en las espoletas.

La apreciación chilena, en general, es que la eficacia del tiro del monitor había mejorado con respecto al bombardeo del 26 de mayo, y que ello se debía a los artilleros ingleses "traídos del arsenal de pruebas de Woolwich", lo cual carece totalmente de veracidad, como se ha visto en párrafos anteriores. Sería ilógico no tenerlos en cuenta, aparte de que los había de otras nacionalidades, pero la operación de torre, cañones, alimentación de munición y pólvora, y otros, representaba el funcionamiento coordinado y eficiente de peruanos y "mercenarios", logrado en dos meses, por el buen liderazgo de su comandante.

Después de narrar el duelo de artillería, Reyes complementó sus comentarios con otros pormenores y detalles, de las cuales se toman los que siguen:

"Momentos antes de que estallara la bomba sobre la cubierta estábamos en unión del comandante de la guarnición, señor Ugarteche y el teniente segundo Carlos de los Heros en la batería de popa, que éste mandaba. Con plácida sonrisa, nos decía señalando el cañón de estribor (de 40):

- Julio, este es el cañón del pueblo; lo sirven los muchachos del Callao y de la Escuela de Grumetes, pero por desgracia no he hecho hasta ahora, sino un solo tiro, me recuerda el del Callao, el 2 de mayo, es decir, el cañón del pueblo.

- El comandante (Grau), agregaba nuestro querido e infortunado amigo, parece algo egoísta; solo le agrada disparar con los de la torre y me deja en la inacción. Esto me mortifica.

Como la amurada de babor le impidiera ver a veces los fuertes del norte, avanzaba hasta el centro de la cubierta, para observar sus disparos y al pasar algún proyectil cerca, vivaba al Perú.

¡Qué lejos estaría de pensar lo que se le aguardaba minutos después!

El 56° cañonazo de tierra, solo cayó a cinco o seis yardas (4.5 o 5.5 mts.) de nuestro costado de babor. Bañó completamente la cubierta. Otro parece que tocó muy ligeramente el espolón, pero sin dañarlo. Todo el castillo de proa lo inundó de agua y el aspirante Domingo Valle Riestra, fue inmediatamente y en medio de las balas que atravesaban por arriba a reconocer esa sección del buque, pero no había hecho ningún daño.

Tres de nuestras bombas reventaron a pocos metros de las bocas de los cañones.

La mayor parte de los proyectiles de los enemigos eran bombas Palliser. Una de éstas, de la *Magallanes* habiendo perdido parte de su fuerza, pasó cerca del costado del buque, en dirección de proa a popa,

llevando un movimiento rotatorio, como trompo, parecía una botella roja dando vuelta y vuelta silbando.

Al atravesar los proyectiles por sobre el buque o su costado, formaban lindísimos arco-iris.

El décimo tiro del *Huáscar* tocó a la *Abtao*, según se pudo ver, y un ¡Viva el Perú! se lanzó por nuestra tripulación.

La muerte del teniente de los Heros produjo a bordo grande sensación, pues era muy querido, tanto de sus jefes como de sus compañeros y tripulantes, que lo respetaban mucho. De paso, el comandante Ugarteche escapó milagrosamente de la bomba que mató a de los Heros, pues se encontraba a corta distancia de él.

Al saberse su desgraciado fin, se vivieron escenas conmovedoras, entre sus compañeros y tripulantes y que no queremos sufrir ni hacer sufrir a otro, ni rememorarlas.

Se arrió un bote y solo pudo encontrarse su gorra, el escapulario del Corazón de Jesús que llevaba consigo, el taco de una de sus botas y fragmentos de su vestido.

Otra escena terrible ofrecía al mismo tiempo la Cámara de Oficiales convertida en hospital de sangre. Los desgarradores quejidos del alumno de condestable, Gutiérrez, eran para partir el alma. Tenía cuatro o seis heridas en su cuerpo, ocasionadas por las astillas levantadas por la bomba. Los doctores Távara, Rotalde y Canales, estuvieron como siempre a la altura de su augusta misión. Lo atendieron con solícito empeño y merced a sus cuidados, salvará de sus heridas".

Grau, según G. Bulnes, se volvió a presentar el 28 de agosto en Antofagasta, no ya de noche, sino a mediodía a cortar el cable submarino. Lo hacía con esa seguridad porque, estando al corriente de todo, sabía que el *Blanco* continuaba ausente y que no había otro buque en estado de oponérsele que la débil *Magallanes*. Habría que añadir, que esa seguridad la dedujo Grau del informe que obtuviera en Taltal de los veleros alemanes.

El *Blanco* venía en viaje de Paposo al Norte, visitando los mismos fondeaderos que él, pero como navegaba con diferencia de cerca de un día, no se encontraron. La guerra marítima, expresaba Bulnes, tiene analogía con la de montañas.

El *Huáscar* a su llegada a Antofagasta se ocupó en rastrear el cable con la tranquilidad del que opera en aguas propias. Habría que añadir que ni siquiera había entrado en zafarrancho de combate. Sobre el desarrollo del mismo nada nuevo añade, excepto que el capitán de navío Patricio Lynch se constituyó en el fuerte Bellavista guarnecido con el cañón de a 300 que, al disparar, se volcó; que el comandante Velásquez con una batería de campaña Krupp, respondía

a los fuegos de a bordo, y que la *Magallanes* salía de su fondeadero, disparaba y volvía a colocarse bajo la protección de tierra (de los mercantes más bien). Cabe recordar que este cañón de 300 había sido llevado a Antofagasta entre junio/julio por el *Lamar*.

En el lapso de esta expedición, comenta G. Bulnes, merced al telégrafo, el Gobierno se hallaba al corriente de los desplazamientos del monitor desde el 24 de agosto, y más aún de los incidentes del combate del 28, y se impacientaba porque López no apuraba más su viaje (no podía, a decir de Bulnes, andar más ligero porque las calderas y máquinas de su buque estaban en deplorable estado), a lo cual habría que agregar que venía operando desde el 13 de agosto sin interrupción, y pedía a R. Sotomayor que prolongase el combate en expectativa de su llegada, y esta inquietud vehemente se mantuvo todo el día, produciendo por reacción la crítica y el descontento contra el comandante del *Blanco*. Este llegó en la noche del 28 a Antofagasta. Todavía estaba allí el *Huáscar*, pero López no lo vio. Al amanecer del día siguiente Grau se puso en viaje para el Norte, y el *Blanco*, ignorante de su derrota, salió, por orden superior, a perseguirlo al Sur, como ya se explicó.

Bulnes comenta que solo hubo un hecho que neutralizó el buen comportamiento en Antofagasta. Refiere que el 25 de agosto, cuando el *Huáscar* entró de noche a la bahía a lanzar torpedos, al tocarse zafarrancho a la sordina, las tripulaciones corrieron a sus puestos, pero los ingenieros del *Limarí* se embriagaron y una parte de su marinería lo abandonó y se fue a tierra, repitiendo las vergonzosas escenas ocurridas en el *Rímac*.

Ekdahl comenta, respecto de esta cuarta expedición:

> "Es cierto que el resultado material de ella era nulo, por haber una suerte adversa cruzado todos sus planes; pero el solo hecho de que el marino peruano se atreviese a ejecutar aislado correrías de esta naturaleza sobre la línea de comunicaciones de la superior escuadra chilena, es una prueba de fuerza moral en la dirección peruana que debe ser reconocida, y que juntamente con la constante actividad, debe haber influido favorablemente también en las tripulaciones peruanas".

Según M.F. Paz Soldán, después de la primera visita del *Huáscar*, en mayo, Antofagasta había sido convertida en una formidable plaza fuerte, en relación con las fuerzas de que podía disponer el *Huáscar* para atacarla; que en suma, estaban reducidas a dos cañones de a 250 (sic) en el torreón de un pequeño y frágil barco, y encontrándose además en la bahía la *Magallanes*, *Abtao* y *Limarí*, todos ellos armados de poderosa artillería, protegidos por su posición y por el

antemural que les formaban los 14 buques mercantes, que habían tenido el juicio de colocar entre sí y cualquier enemigo que pudiera atacarlos; tenían pues sobrado motivo los hombres de Chile para estar persuadidos de que el *Huáscar* no atacaría esta plaza, y de hacerlo sería necesariamente víctima de su temeridad. Prosigue Paz Soldán comentando que en tierra no se enarboló ningún pabellón chileno, ni se notó el menor indicio de querer por su parte iniciar un combate; y firme en este concepto el comandante Grau, o como dice un historiador chileno, "convencido de que en Chile era ya una mengua establecida y casi acatada que donde se presentara el *Huáscar* todo en derredor suyo había de enmudecer, se ocupaba tranquilamente en rastrear el cable, cuando estando a 3,000 yardas (2,750 mts.) de los buques enemigos, se sorprendió al ver que la *Magallanes* y el *Abtao* salían de su escondite y rompían sus fuegos sobre él, volviendo inmediatamente a colocarse detrás de los buques neutrales; a la vez que las baterías de tierra secundaban aquella inesperada agresión; entonces el *Huáscar* se retiró tranquilo, midió su distancia y disparó su primer cañonazo (a las 2 p.m.); desde este momento quedó empeñado el combate", sobre el cual no añade nada nuevo. Pero sobre sus efectos políticos, Paz Soldán comenta:

> "Al saberse en Chile el golpe dado por el *Huáscar* en Antofagasta y los daños causados en el *Abtao*, se acusó al Gobierno de impremeditación y de haber entregado al degolladero a uno de sus buques. Pero el diario oficial, para contrarrestar estos cargos dijo que el plan era entretener al *Huáscar* y dar tiempo a que el *Blanco*, que se hallaba en el inmediato puerto le cayera encima durante el combate; y debió ser así, porque efectivamente el blindado llegó una hora después que aquel abandonó la bahía. Los defensores del Gobierno consolaban al pueblo recordándole que la guerra es una serie de alternativas, ya angustiosas, ya alegres; que cada desgracia debía redoblar sus esfuerzos. Los adversarios a su vez decían: hasta hoy el *Huáscar* visita nuestros puertos, destruye lanchas, entra en nuestro mar como en su casa; va a Antofagasta, plaza fortificada, la bombardea, se entretiene en disparar sobre el *Abtao*, le mata diez de sus tripulantes; entra y sale, juega con nosotros, como los gatos con los ratones". Estos y otros cargos hechos al Gobierno, le enseñaron que su escuadra debía cambiar de plan, no dejar solas a sus naves de madera, ni en sus propios puertos, y que debían andar en convoy o con alguno de los blindados".

Vegas comenta que el combate, desde luego, no podía tener resultados decisivos, y que la mar muy picada impidió la rapidez de tiro del monitor. El 31 de agosto entró a Arica dando fin así a su cuarta expedición, "que puede considerarse felicísima en medio de tantos peligros". Sin embargo, comenta que el ya citado *Diario de la Campaña*

de don Rafael Sotomayor trae, respecto del combate de Antofagasta, las siguientes curiosas observaciones, de las cuales ahora solo se transcriben algunas:

"Agosto 28.– A las 11 a.m. se avista al *Huáscar* cruzando el paso a un buque de vela cargado con salitre. Todos se preparan para recibirlo. Medio listos para el transporte de municiones. Impaciencia de algunos porque salga la *Magallanes* a torearlo. *Blanco* por Paposo a esas horas. Hago que se avise a todos los puertos de la presencia del *Huáscar* para que el *Blanco* tenga noticias. A la 1h 10m el *Abtao* dispara su primer cañonazo contra el *Huáscar*. En este combate que duró hasta 5h con algunas interrupciones, el *Huáscar* disparó 28 tiros con segura intención de dañar solo a los buques que le hacían fuego y a los fuertes. El *Abtao* disparó como 60, y el resto hasta 110 los fuertes. El cañón de 300 de tierra se dio vuelta al primer disparo con carga máxima; el de 115 de la *Magallanes* quedó también averiado en el pinzote del montaje. El *Abtao* perdió entre muertos y heridos 19 hombres (9 muertos y 10 heridos); dos de estos murieron en la noche. Se dirigieron partes repetidos al *Blanco* para que ocurriese; llegó a las 11 de la noche. El *Huáscar* se había retirado al Sur. Disgusto en tierra por el retardo del *Blanco*".

Como se aprecia, hay también algunas discrepancias en torno a la cuenta del número de disparos hechos por los actores del combate, pero es interesante notar que Sotomayor consigna el retiro del monitor al Sur, y que ello origina que al blindado chileno le ordene salir en su persecución en equivocada dirección.

Por su parte, Melo comentó que el combate se desenvolvió en condiciones desventajosas para el *Huáscar* por la marejada que impedía la certeza de sus disparos, su escasa artillería, el tener que cambiar de blanco con frecuencia, y el temor que tenía Grau de herir a los buques neutrales.

Al referirse Melo al desmontaje en tierra del cañón de 300, comentó que su ocurrencia no estaba bien establecida si fue por efecto de un proyectil nuestro o por imperfección del montaje, que fue lo más probable; "pues un proyectil extraño hubiera causado bajas en los sirvientes del cañón desmontado, que no se mencionan y se debe suponer que no ocurrieron". Luego comenta que el cañoneo se había provocado para entretenerlo, a la vez que por telégrafo, se llamaba al blindado".

"Esta expedición del monitor, –comenta Melo–, aparte de la saludable influencia que todas ellas causaban en la indecisa lealtad del presidente de nuestra aliada, Daza, producía el efecto de echar más al sur el efectivo naval de Chile; permitiendo la acumulación en Arica y Tarapacá de tropas y material, que nuestros transportes porteaban con pericia tan completa y tranquila, que llevaba al delirio el furor del enemigo. Las

naves peruanas iban y venían en sus comisiones no siempre necesarias, como si nada hubiera que temer del estado de guerra; deslizándose entre las de Chile como si no existieran. ¡Menos mal si esos éxitos no hubieran relegado al olvido la prudencia!"

Nuevamente, Carbajal al referirse al combate dice, entre otras cosas, lo que sigue:

"El 28 a las 11 a.m. entraba el *Huáscar* a Antofagasta y recibido con disparos del enemigo, les contestó, y se trabó sostenido combate durante tres horas y media, haciendo éste frente con sus dos cañones, de difícil puntería, a 1 de 300, 7 de 150, 1 de 115 y 1 de 64, uniformemente repartidos, de que disponían los enemigos. Con todo, el *Huáscar*, que durante la jornada pudo hacer solo 28 disparos, apagó los fuegos de éstos que lograron hacer 110, aunque tuvo que lamentar la muerte del teniente de los Heros, que fue volado por una bomba, y heridas en algunos tripulantes".

Basadre, luego de reseñar los detalles generales del combate del 28 de agosto, comenta que en el *Huáscar* murió el teniente Carlos de los Heros, y que Grau en carta fechada en Arica el 18 de setiembre de 1879, remite a su padre Juan de los Heros un fragmento de la bomba que causara la muerte de tan valeroso marino. En ella le expresaba su sentimiento por la desgracia ocurrida, el aprecio que tenía por "uno de los oficiales más distinguidos que he tenido bajo mis órdenes; su ejemplar modestia, su pundonoroso comportamiento, su caballeresco porte y cuantas dotes personales pueden adornar a un oficial estaban reunidas en él y se notaban con sin igual naturalidad". Agregaba en seguida las siguientes palabras: "Honor y gloria son los legados que hemos escogido los que le vimos en su último momento y como un sagrado deber que, si bien no puede enjugar el justo duelo de sus padres, pueden llevarles un consuelo que mitigue sus dolores, trasmítoles ese precioso legado que formará el orgullo de su familia y uno de los timbres de nuestra historia". Cabe anotar, que en los días siguientes, los periódicos publicaron biografías de Carlos de los Heros, artículos, cartas y varias poesías, incluida una de su padre el doctor Juan de los Heros.

Como se ha mencionado, Prado en su telegrama a La Puerta del 3 de setiembre avisando del combate el 28, no mencionó la muerte del teniente 2° Carlos de los Heros, y por ello tampoco se dijo nada al respecto en los diarios de aquella fecha, aunque sí lo hizo en su carta del 3 de setiembre a La Puerta. Recién *El Peruano* en su edición del 9 de setiembre incluyó su biografía, de la que solo se toman en esta oportunidad aquellos párrafos que se relacionan con sus servicios en el monitor, a cuya dotación perteneciera desde junio de 1877, y que dicen como sigue:

"Asistió a los combates del 21 de mayo y 9 de julio en Iquique; y fue

el oficial encargado de notificar a las autoridades de Caldera que el *Huáscar* iba a proceder a la destrucción de las lanchas que había en la bahía. Llegado el *Huáscar* al Callao, de los Heros fue nombrado comandante de la *Emilia*, presa hecha por nuestro monitor en su segunda excursión.

Al salir el *Huáscar* del Callao para su tercera excursión, de los Heros no pudo, no quiso resignarse a permanecer tan lejos de las balas enemigas. Era soldado de la Patria, y reclamó su puesto de soldado. Fue su empeño reembarcarse en el monitor y lo consiguió.

Era tan distinguido oficial, que Grau, al enviarlo de parlamentario a Caldera, lleno de emoción decía: "si se apoderan de de los Heros, no dejaré piedra sobre piedra en Caldera".

En premio a su ardoroso entusiasmo, el teniente de los Heros fue nombrado, a la salida del *Huáscar* del Callao, comandante de las baterías de cubierta, puesto en el cual lo ha sorprendido la muerte, en la primavera de la vida (tenía 28 años), como sorprende siempre a los bravos: sereno y entusiasta, desafiando con tranquilidad envidiable el peligro, y presentando generoso el pecho en que anidaban las más bellas virtudes sociales.

Si escrito está, con fecha invariable, el día en que la muerte nos ha de eliminar de entre los vivos, nada más consolador que morir legando su nombre unido al recuerdo imperecedero de una gloria de la patria. Así ha muerto de los Heros; y si el triunfo del 28 de agosto nos cuesta una herida en las afecciones, la gloria de ese triunfo tiene de hoy más un nombre que nos la recuerde.

El teniente de los Heros ha muerto; pero vive en la memoria de cuantos, en el presente y el porvenir, rememoren una de las más arriesgadas empresas de la guerra contra Chile".

El 1° de setiembre Prado escribió a La Puerta sobre el resultado de esta expedición comentándole que el *Huáscar* después que estuviera en Taltal, había entrado el 28 de agosto en Antofagasta, y que provocado desde tierra sostuvo cuatro horas de combate con el *Abtao*, la *Magallanes* y las baterías fijas de la plaza, apagando completamente los fuegos enemigos. Al regresar a Iquique destruyó cuantas lanchas encontró en los puertos contrarios, llegando finalmente el 31 a Arica con cuatro lanchas a remolque y un bote a vapor. Lamentaba la sensible pérdida del teniente 2° Carlos de los Heros, de la dotación del monitor, y el que resultara herido el alumno Alcides Gutiérrez de la Escuela de Condestables.

En otra carta de la misma fecha, comentaba que el vapor *Sakkarah* había llegado a Arica el 3 de setiembre procedente del Sur, con noticias frescas de fuente chilena sobre el combate de Antofagasta, según las cuales estaba desmontado el cañón de a 300; el *Abtao* inutilizado;

heridos sus dos comandantes y muchos muertos en tierra; además de otras serias averías en tierra que no se podían ocultar y que habían causado profunda excitación en Chile. La caída del Ministerio Varas parecería haber sido consecuencia de ello. Lamentaba la muerte del teniente de los Heros "por una bomba que cayó sobre cubierta. Me aseguran, decía Prado, que era un distinguido oficial", agregando que mandase pronto el *Oroya* a Panamá.

En otra carta del 8 de setiembre a La Puerta, manifestaba que en el vapor *Ilo* llegado en la mañana a Arica, se comentaba que el *Cochrane* se encontraba en Valparaíso limpiando sus fondos con buzos, y que la *O'Higgins* y *Amazonas* habían salido el 23 de agosto para el estrecho en busca de la *Unión*. *El Blanco* no estaba en Antofagasta. Otro vapor mercante que arribó el 7 a Iquique, informaba que el 6 de setiembre a 60 millas de la costa frente a Tocopilla, encontró al *Blanco* e *Itata*, que le pidieron noticias del *Huáscar*.

Es interesante el comentario del ministro inglés en Lima, St. John al informar a su Gobierno el 10 de setiembre, que decía:

> "La última quincena ha estado marcada por un incidente: la incursión del *Huáscar* en Antofagasta y el combate entre el blindado y dos buques de madera chilenos apoyados por las baterías de tierra. El resultado fue la muerte de un oficial en el *Huáscar* y de varios tripulantes del *Abtao*. Este simple incidente ha sido considerado como una importante batalla".

También comenta haber leído en periódicos europeos una serie de relatos de combates que son pura invención, y así reseñan un "combate naval entre el *Huáscar* y el *Blanco* en el que este último resultó tan averiado que tuvo que buscar abrigo en un puerto chileno. Desde el combate de Iquique no ha ocurrido combate de importancia, ni siquiera una escaramuza entre las fuerzas terrestres desde la declaratoria de guerra".

Sin embargo, su informe incluía un dato interesante recogido por el H.M.S. *Triumph* cuando estuviera en Antofagasta una semana atrás, en el sentido de que los chilenos planeaban un ataque en vista al embarque de tropas para alguna expedición.

7.1.3. Acciones en puertos ocupados durante el regreso hacia Arica

Julio Octavio Reyes también comenta las acciones de Grau en los puertos ocupados en su travesía hacia Arica. Así, escribe que el 29 de agosto en Mejillones de Bolivia encontraron dos barcas, una inglesa y otra norteamericana en pleno carguío, capturando una lancha a vapor. Comenta que por informes de la localidad, los cañonazos del día anterior

en Antofagasta (a 40 millas de distancia), fueron escuchados allí muy claramente. En Cobija encontraron a la cañonera francesa *Decrés*, y en Tocopilla a tres buques mercantes y sacaron para destruir (sic) (fueron remolcadas hasta Arica) cuatro lanchas, procediendo luego a Iquique.

El periódico *La Patria* del 2 de setiembre, es decir un día antes de que se recibiera en Lima el mensaje de Prado sobre el combate del 28 de agosto, consigna que el *Oroya* había llegado al Callao el 1° de setiembre a 7.15 p.m. y que era portador de las noticias siguientes:

"El *Oroya* en convoy con el *Huáscar*, zarpó de Arica en la mañana del 22 del pasado. Tomaron rumbo al Sur y emprendieron sobre Antofagasta, donde contaban hallar al blindado *Blanco*. En la noche del 24 alcanzaron dicho puerto, en el que no encontraron al blindado, como esperaban. Cumpliendo sus instrucciones, abandonaron Antofagasta y emprendieron sobre Taltal. Allí el *Huáscar* apresó nueve lanchas de carga y una a vapor que fue necesario echarla a pique por razón del mal estado en que la dejaron sus tripulantes al abandonarla.

Terminadas las operaciones de Taltal, el contralmirante Grau, dio orden al *Oroya* de remolcar las lanchas apresadas y volver a Arica, mientras él seguía solo su expedición al Sur. El *Oroya* en su viaje de regreso, encontró el mar muy agitado, de manera que antes de llegar a Arica abandonó ocho (sic) (fueron seis) de las lanchas que remolcaba, completamente inutilizadas por el mal tiempo. De Arica zarpó el *Oroya* el 29 en la noche, hizo escala en Sama, siguió viaje hasta este puerto, donde ha llegado sin novedad. En la rada de Antofagasta, la noche que fue visitada por nuestros buques (el 24/25), se encontraban la corbeta *Magallanes*, cañonera *Abtao* y tres (sic) transportes, los cuales estaban fondeados tras las rompientes, defendidos por varias hileras de buques mercantes. El *Huáscar* se mantuvo en Antofagasta hasta la mañana del 25, haciendo diversas evoluciones sin recibir la más insignificante provocación que justificara un ataque de su parte, que inevitablemente tenía que dañar a los buques neutrales. El *Huáscar* se acercó durante la noche hasta ponerse a 200 metros de la *Magallanes*. Solo entonces se apercibió de su presencia uno de los botes de la ronda, el que comunicó la alarma valiéndose de cohetes y luces de bengala. Mientras el *Huáscar* y el *Oroya* estaban en Antofagasta, el *Blanco* cruzó por la boca del puerto, sin apercibirse de su presencia. Entre las lanchas apresadas por el *Huáscar* en Taltal, se encontró una cargada de víveres, la que fue devuelta intacta a las autoridades, en prueba del desprecio con que se miraban tan mezquinas presas".

A continuación un resumen de la 4ta. Expedición de la Campaña Naval:

Duración	22 a 31 de agosto de 1879 El *Oroya* del 22 al 28 y el *Huáscar* del 22 al 31
Horas navegadas	378 (153 el *Oroya*; 225 el *Huáscar*)

Millas navegadas	1,680 (840 cada buque aproximadamente)
Puertos visitados: 8	Litoral ocupado: Antofagasta (2), Mejillones de Bolivia, Cobija, Tocopilla. Litoral chileno: Taltal, Blanco Encalada, El Cobre.
Buques reconocidos: 9	*Ilo* y *Chala* de la P.S.N.C.; dos veleros alemanes; velero *Isaac Hall* norteamericano; barca *Brikby* inglesa; tres mercantes; buques de guerra: cañonera francesa, fragata norteamericana
Acciones de guerra	El 25 en Antofagasta se frustra ataque del *Huáscar* con torpedo contra buques de guerra chilenos; 28 en Antofagasta combate artillero del *Huáscar* contra los buques de guerra y baterías chilenas. Muere el teniente 2° Carlos de los Heros; en el *Abtao* 9 muertos y 12 heridos.
Lanchas capturadas y/o hundidas: 15	6 capturadas en Taltal, que remolca el *Oroya* para Arica, pero que por mal tiempo en el viaje se hunden; 3 destruidas por el *Huáscar* en Taltal, más un pontón que hunde en ejercicio de fuego. Lancha a vapor capturada por el *Huáscar* en Mejillones más 4 lanchas en Tocopilla, conduciéndolas todas a Iquique.
Otros	Destaque del *Oroya* a Arica llevando lanchas deja al GT-4 desactivado. Antes de iniciar viaje entrega carbón al monitor.

7.1.4. Recepción a Grau en Iquique y en Arica

Al llegar a Iquique el 30 de agosto a las 5.15 p.m., Grau recibió la visita del General en Jefe del Ejército, Buendía, de otros jefes de ambos ejércitos, y de respetables ciudadanos, acompañados de una banda de música militar. Fue en estas circunstancias, en que Grau se enteró de su ascenso a contralmirante, recibiendo las felicitaciones de sus oficiales.

El corresponsal de *La Patria* en Iquique, B. Neto, con fecha 1° de setiembre, refiere que la entrada del *Huáscar* en este puerto el 30 de agosto, había sido verdaderamente triunfal. Por más agitado que estaba el mar, acudieron a recibirle gran número de lanchas, en una de las cuales iba una banda de músicos. El primer grito con que todos saludaron al señor Grau, fue éste: "¡Hurra, al contralmirante Grau!" (El cúmplase del Ejecutivo a la ley del Congreso por su ascenso había sido dado el 28 de agosto, y por eso el cronista lo llama contralmirante, aunque el propio Grau no tenía conocimiento, amén

de que en ese mismo día estaba en pleno duelo de artillería en Antofagasta).

La banda de música del buque de guerra norteamericano *Pensacola* saludó al *Huáscar* con el himno nacional, lo que produjo gran sensación en los espectadores. Nuestro monitor traía a remolque cuatro lanchas: dos tomadas en Tocopilla y dos en Mejillones, y además una hermosa lancha a vapor. En la noche del mismo 30 el monitor zarpó para Arica.

El 31 a las 5 de la tarde, el *Huáscar* fondeó en Arica. El combate que acababa de sostener en Antofagasta, decía Reyes, había sido el más serio y formaba el epílogo de la gloriosa campaña emprendida hasta la fecha por el monitor. Se preguntaba: "¿Se acordará el Soberano Congreso de decretar alguna medalla para estos valientes?"

La recepción hecha a Grau en Arica, fue grandiosa, tanto porque coincidía con su justo y merecido ascenso a contralmirante, cuanto por su último combate de Antofagasta, que se había difundido desde Iquique por el telégrafo. En el muelle lo aguardaban todas las clases sociales de Arica y Tacna, y con música y cohetes lo acompañaron hasta la casa que ocupaba el Supremo Director de la Guerra. Reyes comenta que en el trayecto, muchas mujeres le arrojaban flores y que la respetable señora Román, le obsequió una lindísima corona. Le felicitó también el general Daza y su Estado Mayor.

Según comenta R. Fuenzalida, en este puerto el almirante Grau hizo presente al mandatario que el monitor necesitaba con urgencia limpiar sus fondos, pues su velocidad había disminuido, siendo necesario su envío al Callao para carenarlo y someterlo a reparaciones. Sin embargo, este consejo de un marino tan experto fue desestimado por el Presidente Prado. No hay confirmación de esta advertencia de Grau.

Vegas comenta que en tierra, el almirante Montero caminó a su lado cediéndole la derecha y diciéndole: "Hoy es tu día, almirante". El Presidente del Perú, general Prado, salió a la puerta de su casa y se abrazó con el modesto marino, que en los días siguientes recibió valiosísimas espadas, medallas y otras joyas que le enviaban los pueblos peruano y boliviano.

Menciona en su obra, haber oído contar de labios del almirante Montero que uno de esos días al quedarse solo con Grau y después de recibir un valioso presente, exclamó: "Todo está muy bien; pero ¿cuando llegarán las granadas Palliser para mi buque? ¡No las vería!" Al respecto debe de haber una mala interpretación, pues el *Talismán*, que llegara al Callao el 2 de junio en su segundo viaje a Panamá, conforme se ha señalado en el Capítulo II, trajo 200 balas de acero Palliser,

que estuvieron disponibles para el *Huáscar* a partir de esa fecha. Más aún, el Estado General del monitor al 31 de julio, consigna que tenía en existencia 145 bombas de acero para los cañones de a 300.

En realidad, Grau, antes de salir a la expedición que se acaba de narrar, ya barruntaba su ascenso a contralmirante, y así se lo manifestaba a su amigo don Pablo Seminario, en carta fechada en Arica, el 18 de agosto, que decía:

"Muy estimado amigo:

Por los periódicos de la Capital, en el registro de las sesiones de la Cámara de Senadores, me he impuesto de la proposición que U. y varios amigos de esa Cámara, se han dignado presentar para que el Congreso me eleve a la alta clase de Contra-Almirante y se conceda a los jefes, oficiales y tripulación de este buque una medalla de honor por los hechos de armas de 21 y 29 de mayo y 9 de julio últimos.

Los términos en que está concebida la parte considerativa de esta proposición sobremanera honoríficos para mí, son por sí solos, prescindiendo del valor de la recompensa una prueba bien determinada de la estimación que U. me profesa, toda vez que no creo haber hecho todavía lo suficiente para merecerlos.

Séame pues permitido manifestar a U. mi más sincero agradecimiento, por tan señalada muestra de distinción a la par que reiterarle las consideraciones de estimación y aprecio con que me es grato suscribirme de U. Atte. amigo y S.S. *MIGUEL GRAU*".

Escribe Basadre que Grau no aceptó los goces y la insignia de contralmirante y las razones para esta actitud las explicó el gran marino en una carta íntima a su amigo Carlos M. Elías, publicada por don Felipe A. Barreda en 1959. Lleva fecha 20 de setiembre de 1879 en Arica, a menos de un mes de la tragedia. He aquí algunos de sus párrafos:

"Si algo pueden halagar en este mundo los honores militares, ciertamente que yo debía estar muy satisfecho, como en efecto lo estoy, por haber obtenido un ascenso por unanimidad en ambas Cámaras, y sin embargo de esto me he visto obligado a renunciar, no el contraalmirantazgo que no se puede, pero sí los goces y uso de la insignia; por muchas razones que reservadamente te voy a referir.

Primera razón. Mientras tremolaba un simple gallardete de comandante nada de particular tenía que yo huyera (conforme a órdenes) a la vista de un blindado, pero ya con insignia de contralmirante, sería para mí muy vergonzoso tener que correr con ella izada.

Segunda razón. Yo abrigo la vanidad de creer que ninguno maneja el *Huáscar* como yo, y en este concepto, no encuentro otro que me reemplace; que conozca las cualidades y defectos de este buque; circunstancia que influye principalmente en el éxito de un combate. Como almirante en jefe, no sería posible que yo dirigiese el buque, y en el caso de tener

comandante habría necesidad de estarle diciendo: colóquese US., en tal o cual situación, vaya para atrás o para adelante, etc. etc. Lo que no es posible mandar en un combate y con un solo buque.

Tercera razón. Tiene un alcance político.

Cuarta razón. Se me quiere imponer un comandante que a mi juicio no conviene, porque no lo creo competente.

Todos estos fundamentos han obrado en mi ánimo (y en otros muchos que el apuro no me permite consignar) para decidirme a solicitar que se me deje como simple comandante del *Huáscar* y se excuse el uso de la insignia.

Como tú comprenderás, también he renunciado al sueldo para ser lógico".

Pero Grau también pidió, con fecha 4 de setiembre de 1879, el ascenso de sus compañeros. Así, al recibir del Congreso, por propuesta del Poder Ejecutivo, el grado de contralmirante, Grau dirigió un oficio al Comandante General de las baterías y fuerzas de la plaza de Arica, contralmirante L. Montero, elogiando a los jefes, oficiales y aspirantes que pertenecían a su barco "por su distinguida conducta" como "por su puntualidad en el servicio y la resignación con que han sabido sobrellevar las fatigas que hasta hoy les ha impuesto la campaña". Pedía el ascenso a la clase inmediata de los jefes y oficiales y el título de guardia marina para los aspirantes. El texto de esta propuesta decía:

"Sin embargo de que al dar cuenta de cada una de las expediciones y hechos de armas que se han llevado a cabo, con este buque, desde el 21 de mayo último, hasta esta fecha, he manifestado siempre el buen comportamiento que los jefes, oficiales y aspirantes, que me están subordinados han observado en el cumplimiento de sus deberes; creo un deber de justicia hacer una especial mención de ellos, que lleve al ánimo del Excelentísimo señor general Supremo Director de la Guerra, la idea de los méritos que han alcanzado para ser considerados y recompensados, por su distinguida conducta en aquellos hechos, como por su puntualidad en el servicio y la resignación con que han sabido sobrellevar las fatigas que hasta hoy les ha impuesto la campaña.

Esto es tanto más justo, cuanto que como comandante de este buque, acabo de recibir de la representación nacional a propuesta del Supremo Gobierno, el alto empleo que invisto, en premio de los resultados obtenidos en los mencionados dos hechos de armas, en los cuales he sido desde luego satisfactoriamente secundado por todos mis subordinados.

Movido por estas consideraciones es que me dirijo a US. permitiéndome proponer por su órgano, para que sean ascendidos a la clase inmediata, a los jefes y oficiales que me han acompañado en estas expediciones, según consta en las respectivas relaciones de presentes, que he tenido el honor de elevar oportunamente y para que se conceda a los jóvenes que han servido a bordo en la condición de aspirantes, que constan en las mismas relaciones, el título de guardias marina, para el cual han contraído méritos suficientes y

se encuentran aptos para desempeñar las labores de ese empleo.

Espero que US. en vista de los razones expuestas, se dignará prestar su apoyo a esta propuesta al darle la tramitación correspondiente".

Por otro lado, *El Peruano* del 5 de setiembre informaba saber que en la provincia de Andahuaylas se había hecho una suscripción para obsequiar una medalla al contralmirante D. Miguel Grau, por su heroico comportamiento en la actual guerra con Chile. La medalla sería presentada al señor Grau por los representantes de aquella provincia, señores Samanez y Carranza, quienes habían contribuido también al costo de ella.

Durante muchos días la prensa peruana se ocupó del ascenso de Grau y de la exitosa expedición que acababa de culminar el 31 de agosto.

El Peruano en su columna Actualidad, del 2 de setiembre, escribía sobre el Contralmirante Grau:

"El Congreso ha ascendido a la alta clase de contralmirante al valiente y esforzado marino señor Grau, que ha conquistado en la actual guerra, brillantes glorias para nuestra patria.

Pocas veces en el país, se ha acordado un premio tan justo y merecido y que haya sido más imperiosamente reclamado por la opinión pública.

Miguel Grau no es ya un valiente, audaz e ilustrado marino peruano: es un héroe, envuelto en los resplandores de la gloria, que las naciones americanas y europeas, le rinden el homenaje de su admiración; y cuyo nombre evoca las prodigiosas hazañas de Gravina, Brown y John (sic) Bart.

Estos valientes marinos realizaron sorprendentes hazañas, luchando con fuerzas desiguales y alcanzando espléndidas victorias mediante su valor y pericia, que contrarrestaba la superioridad del poder naval del enemigo.

¿Y qué ha hecho Miguel Grau en la guerra actual? Con una sola nave de guerra, ha combatido a toda la escuadra enemiga, la ha inmovilizado, por el terror que su audacia hizo nacer en el pecho de los marinos chilenos, ha sembrado el terror en toda la costa chilena y en el litoral boliviano ocupado por fuerzas reivindicadoras, y se ha enseñoreado del Pacífico, sin que los poderosos blindados enemigos y su numerosa escuadra que excede de quince buques de guerra, hayan podido impedir la marcha vencedora del *Huáscar*, cada vez que emprendía una de esas ya inmortales expediciones.

La gloria de Miguel Grau, es la humillación y vergüenza del almirante Williams Rebolledo, jefe de la escuadra chilena, que no solo ha sido derrotado en el combate, sino que lo ha anulado y lo ha hecho pasar al panteón de las nulidades.

Mientras que el marino peruano por sus gloriosas hazañas es preconizado por la fama, es premiado por el Congreso y Gobierno de la República, y aclamado por la nación entera, el almirante chileno ha sido destituido

y tenido que ir a ocultar su vergüenza en la oscuridad de la vida privada.

Cada expedición del *Huáscar*, ha sido una ventaja positiva alcanzada sobre el enemigo, o una brillante victoria; y a la vez que el contra-almirante Grau se ceñía un nuevo laurel, Rebolledo tenía que doblegar la frente por los reveses y derrotas que experimentaba la escuadra de su mando.

En el mérito, valor y pericia de cada uno de los jefes de las escuadras enemigas, se refleja el carácter y virilidad de cada pueblo, peruano y chileno.

Así como Rebolledo es inepto, cobarde y cruel, así también es el pueblo cuyas naves comanda; y es difícil que Chile pudiese encontrar un hombre público que con más fidelidad expresase sus malas cualidades y perversos instintos, que en el almirante Rebolledo.

Grau, ha recibido pues, el premio de sus valerosos esfuerzos, con el grado de contra-almirante: Rebolledo ha alcanzado el resultado de sus inepcias y cobardías, con la destitución del almirantazgo de la escuadra chilena.

He aquí una de las ventajas que hasta ahora hemos obtenido de la guerra, levantar el prestigio de la marina nacional, que ha conquistado brillantes glorias para la patria, y exhibir a la admiración de los pueblos, un héroe como Miguel Grau".

En *El Peruano* del 27 de setiembre, se da a conocer la carta que Grau enviara con fecha 16 al Ministro de Guerra y Marina, que decía:

"Honroso me es acusar a US recibo de su respetable oficio, fecha 8 del presente, por el que se digna US poner en mi conocimiento, que ha remitido al señor secretario general de S.E. el señor general Supremo Director de la guerra, el despacho de contralmirante, expedido por el supremo gobierno en mi favor, con aprobación del soberano Congreso, en testimonio del aprecio que merecen mis servicios en la presente guerra.

Permítame SS. el ilustrado señor Ministro, y que de una manera tan especial se digna dirigirme el documento de que me ocupo, manifestar por su órgano y con el más profundo respeto, mi agradecimiento al Supremo Gobierno por el favorable aprecio que ha hecho de mis servicios, y a la Representación Nacional por la aprobación que ha dispensado a la propuesta del primero, y en particular a US. por los expresivos y honrosos términos de su respetable comunicación".

8. ACTIVIDADES DE LA ESCUADRA PERUANA DURANTE SETIEMBRE[144]

8.1. CORBETA UNIÓN

Conforme se ha referido, la corbeta *Unión* llegó a Arica procedente del Estrecho, en la tarde del 14 de setiembre, hecho que Prado comunicó el 15 a La Puerta por telegrama. En esta ocasión el *Huáscar* también estaba en dicho puerto. Cumpliendo órdenes, la *Unión* zarpó de

Arica el 18 a las 3 a.m. con destino al Callao, a donde llegó el 20 a las 11 a.m., después de 56 horas de navegación sin novedad. De inmediato, Portal se abocó a plantear una serie de problemas logísticos, buscando su resolución a fin de dejar el buque listo para una próxima salida al Sur escoltando al *Rímac*, operación que Prado había pedido a La Puerta el 18 de setiembre.

Entre esos preparativos estuvo la limpieza interna y externa de las cuatro calderas, que se culminó el 26. En la obra de Storace, ya comentada, figura en la página 61 una nota del capitán de navío J.J. Elías, que hace referencia a comunicaciones importantes e interesantes del comandante de la corbeta, que no se han podido ubicar en el Archivo Histórico de Marina, pero que deben haber estado a su disposición mientras fuera Director del Museo Naval del Perú y custodio de ese archivo. Dichos oficios estaban dirigidos al Mayor de Órdenes de la 2da. División Naval, capitán de fragata Gregorio Pérez, para su tramitación ante el Comandante General, que versan sobre las materias que siguen:

1. Personal

   Que se reincorporen al buque los oficiales y marinería que conformaron las tripulaciones de presa de la fragata *Adelaida Rojas* y del bergantín *Saucy Jack*.

2. Munición, espoletas y estopines

   Como se ha visto en páginas anteriores, las espoletas para la munición de los cañones Voruz de a 68 libras, que llevaban a una explosión prematura de las bombas, eran un problema casi crónico, que se ha tratado en el Tomo IX, Volumen 2, y también al tratar del combate de Chipana, del 12 de abril. Al respecto, Portal expresaba lo que sigue:

   "Diferentes ensayos se han hecho para evitar este defecto, sin conseguir resultado satisfactorio, pues la mayor distancia a que la generalidad de los proyectiles ha hecho explosión ha sido aproximadamente la de cien yardas (91 mts.), y esta circunstancia me permite decir que no es probable sacar partido alguno de las referidas espoletas, y por tanto es como si no existieran a bordo".

Según Elías, a continuación Portal se refiere a la mejora obtenida en los ensayos efectuados para adaptar las espoletas de la munición de 100 libras de los cañones Parrott, motivo por el cual solicitaba el suministro de un buen número de ellas existentes en los almacenes del Arsenal y añade:

"Ahora bien, el buque de mi mando tiene 14 cañones: 2 Armstrong y 12 Voruz de 70 (sic) libras; para el servicio de las bombas de los primeros

(Armstrong), tengo a bordo 180 espoletas y solo 200 para los 12 restantes (Voruz), y como según "reglamento deben existir a bordo municiones en número competente para hacer 100 tiros por pieza", resulta que el buque de mi mando solo tiene cuatro cañones suficientemente dotados con 380 tiros a bomba, número bien escaso en las presentes circunstancias. Por lo que respecta a los estopines: los que hay a bordo son de mala calidad, pues no dan fuego en el momento debido, lo que produce retardos y pérdida de la oportunidad de hacer el disparo y, por consiguiente, pérdida de tiempo en rectificación de la puntería. Los graves defectos que llevo mencionados en los estopines y espoletas, han sido presenciados por el señor Comandante General de Marina y por el Mayor de Órdenes del Departamento, el día 11 de julio que durante la prueba de máquina, se hicieron disparos a la altura de Ancón; debiendo además hacer presente a US. (Pérez) que las bombas Voruz existentes a bordo, son las mismas que trajo este buque de Europa en 1865, cuya mayor parte por haber estado "a la intemperie, están picadas y por la oxidación descalibradas". Para terminar, el país espera mucho del buque de mi mando en el curso de la presente guerra, éste no solamente es inferior a los del enemigo en el calibre y calidad de su artillería, sino también carece de los elementos bélicos que debiera tener en abundancia para las piezas que monta , y no podrá hacer gran cosa contra una nave contraria el día que se ofrezca, desde que, por carencia de espoletas, no podrá usar bombas sino balas huecas y el efecto de éstas no es ni la mitad que el de aquellas. Y como no cuento sino con 380 espoletas de no completa confianza, e ignoro si hay esperanzas de conseguirlas más tarde, desde que no sé si han sido encargadas, en cumplimiento de mi deber como peruano y Jefe de Marina, en tiempo oportuno lo he puesto en conocimiento de US. y hoy declinando toda responsabilidad para el futuro, mientras el buque de mi mando no sea debidamente provisto de los elementos bélicos y en las actuales circunstancias, tengo el "derecho de exigir" en número y calidad competentes, para dejar bien puestos la gloria y el honor del país en cualquiera circunstancia".

Elías hace una acotación muy aleccionadora, al manifestar que esas expresiones de Portal habían permanecido casi ignoradas durante noventa años (el libro de Storace se publicó en 1971), verdadero estallido en contra del descuido de entonces.

Interesante es, también, la mención sobre la dotación de munición por cañón, pues ésta es la primera vez a lo largo de toda la *Historia Marítima del Perú*, que se menciona una disposición reglamentaria de esa naturaleza. A estar por ella, la *Unión* debería haber tenido 1,400 tiros.

Pero es también interesante resaltar, cómo fue que a consecuencia del ejercicio de tiro realizado el 11 de julio, no hubo reacción similar, visto que el Comandante General de Marina y el Mayor de Órdenes

del Departamento presenciaron explosiones prematuras por las espoletas e ineficiencia en el tiro por los estopines, ambos defectuosos, según refiere Portal.

3. Carbón

Otro oficio de Portal de fecha 22 de setiembre, que consigna Elías, se refiere no solo al pronto despacho por la superioridad de los pedidos urgentes, sino también a la mala calidad del carbón, sobre la cual se manifestaba como sigue:

"A mi llegada a este puerto (Callao) se me comunicó la orden de recibir carbón para completar el consumo de viaje y era de suponer que, existiendo ese artículo de buena calidad en depósito de propiedad del Gobierno, sería de aquél del que se me proporcionara. He visto, sin embargo, con sentimiento que, a pesar de mis reiteradas protestas rechazando algunas lanchas de ese mal combustible, se ha insistido en que las reciba; pero debo reiterar que las condiciones en que queda el buque de mi mando, no pueden ser las mismas que si dispusiera de buen combustible. Los malos carbones a que hago referencia, que primeramente pueden desarrollar combustión espontánea en las carboneras, si es cierto que levantan vapor, la cantidad de gases que producen en su ignición, caldean la chimenea hasta ponerla al rojo, obligando esto a disminuir la presión y, por consiguiente, la marcha del buque, pudiendo esta circunstancia dejarnos a merced de un enemigo superior o inutilizados para una caza. A la llegada de la corbeta a Arica aconteció lo mismo, es decir se mezcló carbón de cuatro clases y se tomó así por la premura del tiempo para recibirlo y el resultado, en el viaje, ha sido excesivo consumo y la obligación de disminuir la presión para evitar el accidente ante lo dicho de la chimenea. Hago pues constar esta circunstancia hoy, para salvar mi responsabilidad ante el Supremo Gobierno y, más tarde, ante la Nación entera. Sírvase US señor Mayor de Órdenes (Pérez), poner este oficio en conocimiento del señor Comandante General de la División (García y García) para que se llene el objeto requerido".

Tremendo cargo y valiente descargo por parte de Portal, ante la negligencia en el suministro de carbón antes de salir de viaje, y en el problema de las municiones y artificios de artillería.

Una nota de J.J. Elías en la obra de Storace permite establecer la siguiente Lista de Revista de la *Unión*, cuando salió el 27 de setiembre al Sur:

COMANDANCIA DE LA 2DA. DIVISIÓN NAVAL	
Comandante General	Capitán de navío Aurelio García y García
Mayor de Órdenes	Capitán de fragata Gregorio Pérez
Ayudante	Teniente 2° Felipe de la Torre Bueno
Subtotal	3

PLANA MAYOR	
OFICIALES DE GUERRA	
Comandante	Capitán de navío Nicolás Portal
Segundo comandante	Capitán de corbeta Juan Salaverry
Tercer comandante	Capitán de corbeta graduado Emilio Benavides
Oficiales de cubierta	6
Guardias marina	2
Aspirantes	6
Subtotal	17
Oficiales de tierra a cargo de guarnición	4
Subtotal	4
OFICIALES MAYORES	
Contador	1
Cirujano de 2da. Clase	1
Practicantes de medicina	2
Subtotal	4
MAQUINISTAS	
1er. Maquinista	James Wallace
2do. Maquinista	Robert White
3er. Maquinista	Emilio Balladares
3er. Maquinista	Pedro L. Storace
3er. Maquinista	Jonathan Pim
Ayudante	Manuel A. Olave
Ayudante	Guillermo Zavaleta
Subtotal	7
Total Plana Mayor	35
TRIPULACIÓN	
Oficiales de Mar	21
Artilleros de preferencia	10
Artilleros ordinarios	8
Marineros	35
Grumetes	41
Cabos de fogoneros	3
Fogoneros	16
Carboneros	16
Subtotal	150 gente de mar
GUARNICIÓN	
Batallón Callao	24
Columna Constitución	63
Subtotal	87
GRAN TOTAL	272 de capitán a paje

8.2. TRANSPORTE RÍMAC

Las exigencias de la guerra imponían el envío al Sur, lo antes posible, del transporte *Rímac*, con un cargamento muy valioso e importante, que demandaba su escolta por la corbeta.

Tal como se ha visto al tratar de la 3ra. Expedición de la Campaña Naval, el *Huáscar* salió el 1° de agosto acompañado del *Rímac*, aunque ello solo dura hasta el 3 cuando al presentársele una falla en máquina, Grau lo despachó al Callao para su atención. Desde su llegada a este puerto hasta el 19 de setiembre, se le practicaron diversas reparaciones, que terminadas le permitieron realizar pruebas de mar en esa fecha, de cuyo resultado informó el 20 el Inspector de Máquinas y el Director de Obras de la Factoría Naval de Bellavista, conforme al resumen que sigue:

1. Calderas: En perfecto estado después de colocársele tres parches en las hornillas, cambiar remaches en varios lugares y 12 tubos estay.
2. Máquinas: Reparadas las excéntricas de los cilindros de A.P. y B.P. y el condensador; recorrido de todas las válvulas, grifos, bombas de aire, de circulación y chumaceras principales.
3. Prueba en la mar: Se lleva a cabo el 19 durante el viaje Callao-Ancón-Callao. Salida a 11 a.m., presión calderas 58 libras, vacío 25", 50 r.p.m. Llegada a Ancón a 1 p.m. Durante el regreso, presión 60 libras, vacío 25", 52 r.p.m. Tiempo de navegación: 2 horas. Andar estimado a la ida de 11 m.p.h., con viento y mar a favor, y de 10 m.p.h. al regreso. El buque estaba cargado con 1,177 toneladas de carbón, víveres, cebada, cañones, proyectiles, agua de lastre. Calados: 17'/popa, 14'/proa, medio 15' ½. Explícase que si la carga de carbón se disminuyera en 500 toneladas, el calado mejoraría en un pie y con ello el andar podría llegar a 12½ m.p.h., dejando de lado lo que registran los antiguos diarios de navegación cuando perteneciera a una compañía privada, pues su andar se regulaba a 10 m.p.h. por economía de gasto y cumplimiento exacto de un itinerario. En el informe que el Comandante General de Marina elevó al Ministro de Guerra y Marina, adjunta aquellos de los Ingenieros, del Mayor de Órdenes y del comandante del buque Raygada, y concluía manifestando que el buque estaba expedito para hacerse a la mar.

Pero éste no sería el tema único que se debería dilucidar. En efecto, el 31 de agosto, el comandante del buque, Juan José Raygada, manifestó al Mayor de Órdenes del Departamento, haber tomado conocimiento del proyecto para montar en popa 2/18 libras rayados.

Según Raygada, esta artillería era insuficiente para la defensa del buque en caso de una retirada. Entendía que en el Arsenal no había artillería de mayor calibre disponible, pero habida cuenta de la orden para que de los 2/40 que portaba el *Limeña*, se montase 1/40 Armstrong en el *Talismán*, solicitaba que el otro fuese instalado en la popa del *Rímac*, mejorando su protección, y que los 2/18 por montar, lo fueran en otra parte del buque de su mando.

Al tramitar el Mayor de Órdenes el 1° de setiembre este planteamiento al Comandante General de Marina, confirma que el 21 de agosto una junta nombrada por la Comandancia, había informado que en el *Rímac* se podía montar 2/30, o 2/70, o 2/32, lisos o rayados, y 2/18. Sin embargo, la Comandancia dispuso que se montase 2/100 Parrott; 2/32 y 4/18, de los cuales dos se colocarían en popa y dos en proa. Tizón concluía en que luego de retirados los 2/40 del *Limeña*, este buque quedaría con 2/60 Rodman.

El 18 de setiembre, al elevar el Comandante General de Marina al Ministro el planteamiento del comandante Raygada, hizo una recapitulación de los antecedentes y manifestó haber "retrasado la decisión mientras se elegía la artillería apropiada", pero ante la insistencia del comandante del buque, sometía el caso a la decisión del Ministro, y que en caso de aceptarse, se podría montar en la popa del *Limeña* los 2/18 rayados existentes en el Arsenal, previa preparación de sus cureñas. Así las cosas, Mendiburu decidió el 21, que se haga el cambio a la mayor brevedad posible. El expediente, sin embargo, muestra una opinión adicional posterior del Comandante General de fecha 22, en el sentido de que habiéndose demostrado en la prueba de mar del 19, que el *Rímac* tenía un andar inferior al esperado, consideraba indispensable el montaje en su popa de 1/40 Armstrong del *Limeña*, instalándose en la popa de éste los 2/18 rayados del *Rímac*, opinión que mereció la aprobación de Mendiburu con fecha 24 de setiembre.

El 26, el Comandante General dio cuenta al Ministro, que merced a una orden del Director Supremo de la Guerra, se había dispuesto que 1/40 Armstrong del *Limeña* se montara en el *Talismán* como coliza, y el otro en la popa del *Rímac* para su protección en retirada, "pues este buque, según Prado, tendrá que ser perseguido tenazmente por los enemigos. Como el *Rímac* tendría que viajar a Arica, el Director Supremo de la Guerra, podía disponer lo que creyese conveniente sobre el particular y con ese motivo creía de su deber hacer nuevamente presente a VE. (el Ministro) que ya en el Callao no hay artillería rayada de ninguna especie".

Otro hecho importante es, que en agosto y setiembre durante la estadía del *Rímac* en el Callao, el buque no hizo dique, "porque nadie lo pidió ni ordenó", decía de la Haza. Recién el 7 de octubre en una carta de Prado a La Puerta, le anunciaba que enviaba al Callao al *Rímac*, para que entrase al dique y se le efectuaran otras reparaciones y arreglos, como el de la artillería. Al respecto, decía que en un principio pensó quedarse con sus 2/100 para montarlos en Arica, pues "suponía que Arica sería en breve escenario de combate. Pero como era probable que se encontrase con el *Amazonas*, desistió de hacerlo". El *Rímac* llegó al Callao el 10 de octubre.

Un tercer asunto en relación con el *Rímac*, antes de su salida al Sur, está vinculado al personal de oficiales.

Al tratar de la captura del *Rímac*, se vio el nombramiento de sus comandos iniciales, y oficiales provenientes de los dos buques protagonistas de la captura. En una comunicación de Prado, manifestaba éste que había de nombrarse comandante del transporte al capitán de navío Juan José Raygada, que lo era del *Limeña*, como en efecto ocurrió. Los jefes, oficiales, guardia marinas, aspirantes y cirujanos que habían venido sirviendo a órdenes de Raygada, pidieron seguir a su servicio en su nuevo comando. Raygada consideraba estar amparado por una resolución suprema del 5 de abril de 1879, y por lo tanto, solicita al Comandante General de Marina que oficialice el traslado, generando así un expediente.

El 16 de setiembre, al elevar de la Haza al Ministro Mendiburu el pedido de Raygada manifestó que, en efecto, al declararse la guerra, el Gobierno promulgó el 5 de abril una resolución suprema, disponiendo que la Comandancia General pidiese a los comandos las relaciones nominales de oficiales, autorizándoles no solo a que propusieran a aquellos inscritos en el Escalafón, sino también a los que ya no lo estaban por diversas causas, motivo por el cual reingresaron algunos jefes y oficiales dados de baja.

Tal resolución, manifestaba de la Haza, anuló de hecho las atribuciones de la Comandancia General de Marina, según las ordenanzas y leyes vigentes, y desde entonces, los comandos se habían considerado facultados para solicitar a tal o cual jefe u oficial, convirtiendo así a la Mayoría de Órdenes y a la Comandancia General en "meros tramitadores", hasta la fecha.

El Ministro Mendiburu, sin embargo, consultó al Comandante General con fecha 13 de setiembre, si le parecía bien el procedimiento, a lo cual de la Haza contestó que, si bien era necesario consultar la voluntad de los comandos, "no puede aceptar ser despojado de una de

sus principales facultades", sirviendo solo de tramitador, sin consultar antecedentes, y "sobre todo el bien del servicio, porque puede suceder muy bien que un jefe u oficial sea más necesario en el buque o colocación en donde está, que en aquel o aquella que se le destine".

Finalmente, de la Haza expresaba al Ministro que si era de su agrado devolver a la Comandancia General de Marina sus atribuciones, ella "cuidará de consultar oportunamente".

El 24 de setiembre, el Comandante General comunicó al Ministro que en aplicación de la autorización del 23, había procedido a cambiar oficiales como consecuencia del pedido del comandante Raygada, que Mendiburu aprueba el 26, según el detalle que sigue:

Al *Rímac*

Teniente 1° graduado José Barloque	(de la *Unión*)
Teniente 2° Alfredo de la Haza	(del *Limeña*)
Alférez de fragata José de la Quintana	(del *Limeña*)
Aspirante Abel Raygada	(del *Limeña*)
Aspirante Adolfo Santillana	(del *Limeña*)
Cirujano mayor Dr. José J. León	(del *Limeña*)

Al *Limeña*

Teniente 1° Justiniano Cavero	(del *Rímac*)
Teniente 1° graduado Arnaldo Larrea	(de la *Unión*)
Alférez de fragata Carlos Mifflin	(recién reingresado al servicio)
Aspirante José Morales Saavedra	(del *Rímac*)
Cirujano 1ra. clase Dr. Tito Melgar	(en comisión en el *Rímac*)

A la *Unión*

Teniente 2° graduado Octavio Cavero	(del *Rímac*)
Alférez de fragata Fortunato Salaverry	(del Departamento)

Todo esto sucedía unos pocos días antes de la salida del *Rímac* al Sur en convoy con la *Unión*.

8.3. MONITOR HUÁSCAR

A continuación se verán los asuntos relacionados con el *Huáscar*, cuyos problemas tenía que ventilarlos en o desde Arica, y que habrían de tener en alguna medida influencia para su última y final expedición, en ciernes, aprovechándose en todo caso para hacer referencias a sus últimas actividades y pedidos durante setiembre.

Como está dicho, el 31 de agosto el *Huáscar* había regresado a Arica de su 4ta. Expedición al Sur, y de inmediato Grau se abocó a

plantear sus requerimientos de personal y logísticos, tanto administrativos pendientes como de preparación para una próxima expedición que se veía venir en poco tiempo. Algunos de sus requerimientos fueron tramitados ante el Comandante General de las Baterías y fuerzas existentes en Arica, contralmirante L. Montero, en tanto que otros lo fueron ante la Comandancia General de Marina, ignorándose si fueron atendidos a tiempo en su totalidad. Por lo pronto, cabe recordar que Arica, si bien estaba considerada como una base secundaria, no contaba con la misma capacidad de apoyo logístico estatal y privado que en el Callao, en cuanto la diversidad de artículos navales y otros que requerían las naves, ni con una buena maestranza. Algunos de los requerimientos, los más importantes, se verán en los párrafos que vienen, y los demás serán enunciados en la Nota 144. Para simplificar el tratamiento de los citados temas, se han agrupado como se indica a continuación:

1. Al Comandante General de las Baterías en Arica
   a. Asuntos de personal

      No cabe duda que Grau tenía no solo una sensibilidad especial en cuanto a la estima por el personal a sus órdenes, sino también en cuanto a los asuntos de su bienestar, y de ahí su comunicación del 11 de setiembre a Montero solicitándole recabe la orden respectiva para que se abone el monto de dinero que se les adeudaba a los miembros de la Columna Constitución embarcados en el monitor, correspondientes a los meses de mayo a agosto de 1879, y se les dote de algunas prendas de vestuario de que carecían.

      En esa misma fecha, Grau informó a Montero que el 10 de abril de 1879, el Supremo Gobierno destinó al monitor al bachiller José I. Canales, sin remuneración alguna, a pesar de los muy satisfactorios servicios prestados, en razón de que en la resolución no se especificó remuneración alguna. Pedía pues, que atendiendo a las circunstancias excepcionales en que se encontraba Canales, quien además de contar algunos años de servicio en el Ministerio de Gobierno en el que permaneciera hasta el momento en que fuera embarcado en el monitor, "ha tenido aún que postergar su recepción de médico por servir activamente en la actual campaña". En vista de ello, Grau lo recomendaba ante Montero para que a su vez lo hiciera ante el Supremo Director de la Guerra, a fin de que si lo tuviere a bien, se sirviera "acordar al referido Canales el haber correspondiente, en la misma forma que están dotados los demás practicantes que sirven en la Escuadra".

En su calidad de Comandante General de la 1ra. División Naval, a la cual pertenecía el *Chalaco*, el 13 de setiembre tramitó un oficio del comandante de este transporte según el cual la guarnición del buque en los últimos siete meses solo había dispuesto de un terno de parada, y la ropa que tenía en uso estaba en mal estado; además se les adeudaba cuatro meses de sueldo, pidiendo se les proveyera de ropa de abrigo para el servicio de noche. Grau ratificaba las razones expuestas por Villavisencio, y solicitaba se prestase preferente atención.

El 30 de setiembre solicitó que el teniente 2° graduado Octavio Cavero del *Rímac*, fuera cambiado al monitor para hacerse cargo del puesto que tuviera el fallecido teniente 2° Carlos de los Heros en el combate de Antofagasta del 28 de agosto.

b. Asuntos varios

En esa misma calidad de Comandante General, tramitó con fechas 8, 11 y 20 de setiembre, los informes del comandante del *Chalaco* sobre el cumplimiento de las comisiones ordenadas por el Director Supremo de la Guerra.

2. A la Comandancia General de Marina

a. Asuntos de personal

El 2 de setiembre solicitó a la Comandancia General de Marina, que los tripulantes del monitor que conformaron la dotación de presa del *Adriana Lucía*, cuya relación remitía, fueran reincorporados, pues ese personal era necesario a bordo del monitor cuyo servicio y disciplina ya conocían, no siendo posible reemplazarlos con gente de Arica.

Por otro lado, el 18 de setiembre elevó ante la Comandancia General de Marina, un pedido por vestuario para la tripulación que carecía de él, pues si bien era cierto que pedía un mayor número de pantalones, era "debido a que esta pieza del vestuario es la que más se ha destruido en las labores marineras de la gente, el embarque de carbón y demás faenas de la campaña". Pedía su remisión a Arica.

b. Asuntos de máquinas

Como se ha visto, en el combate de Antofagasta el sistema de izado de la chimenea telescópica, sufrió averías. El 13 de setiembre solicitó la fabricación, en la Factoría Naval de Bellavista, de un eje para el aparato de izado, que se necesitaba con urgencia. Aprovechaba para insistir en su pedido del 8 de setiembre, en especial los anteojos consignados en el pedido extraordinario de la misma fecha, pues el único de a bordo

estaba en pésimo estado.

A su vez, el Comandante General de Marina tramitó el 19 de setiembre al Director de Marina el pedido del almirante Grau por la construcción del eje conforme al modelo recibido. Tanto el pedido como el modelo llegaron al Callao en el vapor que arribó el 19 de setiembre.

Conocedor de la urgencia del pedido, de la Haza dispuso que dicho establecimiento lo fabricase sin pérdida de tiempo. Según el Superintendente, la pieza estaría lista en la mañana del 20, pero no se la podría remitir al Sur, "por no recibir carga el vapor que debe zarpar en esa dirección", solicitando se informase al Ministro de Guerra y Marina para su conocimiento y expedición de la resolución aprobatoria. En su proveido del 20 de setiembre, Mendiburu aprobaba las acciones del almirante de la Haza, y ordenaba su envío en el primer transporte.

c. Asuntos de artillería y municiones

Como la unidad más activa de la escuadra en la campaña naval, sus requerimientos en esta materia eran muy importantes, tanto en cuestiones referentes a las piezas de artillería misma, como a la munición. En este sentido, el 8 de setiembre solicita el suministro y envío de algunas piezas necesarias como repuesto de los cañones de a 300, pero cuya relación no ha sido habida.

Por otro lado, el 18 de setiembre acusó recibo de un oficio del 13 del mismo sobre un equívoco ocurrido al considerar un tornillo de bronce en vez de una tuerca del mismo metal, para el "compresor del cañón izquierdo" de la torre. Respecto al modelo que le pedían de "las piezas del oído", no había existencia a bordo como para enviar, pues los existentes estaban en uso y no se podían extraer de los cañones. De no tenerlos en la Factoría, decía Grau, puede haber de repuesto en los cañones del mismo calibre y sistema en las Baterías del Callao, de los cuales se puede hacer un modelo. Manifestaba la urgencia de dichas piezas, debiéndosele prestar preferente atención.

Otro pedido del 27 de setiembre se refiere a la confección de 25 tarros de metralla para los cañones de a 300 de la torre, y su envío a Arica una vez fabricados. En un oficio del 18 de setiembre, el Comandante General de Marina informaba al Ministro de Guerra y Marina sobre el cumplimiento de la orden recibida para la confección de esta munición, constituyéndose en el acto en los almacenes del Arsenal, acompañado del Director de Obras de la Factoría Naval con el objeto de determinar las dimensiones

de los tarros de metralla para los cañones de a 300 del *Huáscar,* y tomando uno como modelo, de la Haza dispuso se fabricaran sin pérdida de tiempo, 100 tarros de 16" de largo x 10" de diámetro, a ser llenados con metralla de pequeño calibre que había en existencia en almacenes, y recortes o desperdicios de la Factoría. De la Haza opinaba, sin embargo, que el uso de tarros de metralla en los cañones de a 300, podía ocasionarle daños por el efecto que hacen "en las rayas (estrías) de las piezas", razón por la cual hasta entonces solo se había ocupado en fabricar 300 tarros de metralla para los cañones de ánima lisa que se estaban montando en Ancón y Mollendo. El Comandante General solicitaba también, que se ordenara al Parque General de Artillería remitiera todas las balas de una onza o menos en depósito para emplearlas en los tarros.

El Ministro Mendiburu en su proveido del 21 de setiembre aprobaba lo expuesto por de la Haza, y que se activara la orden. En cuanto al efecto de los tarros de metralla en los cañones rayados, Mendiburu opinaba igual que de la Haza.

Respecto a los proyectiles sólidos, de la Haza manifestaba que estando convencido de su necesidad había urgido varias veces a la Factoría para su fabricación, habiendo logrado que se le remitiera solo 65 y algunos con cabeza (ojiva) acerada.

En cuanto a los proyectiles huecos, no se podían remitir conforme a lo deseado, por "ser necesario recogerlos entre los escombros de este Arsenal, limpiarlos y prepararlos. Esto último no era prudente realizarlo en el Arsenal, por la necesidad de usar sustancias inflamables". Se haría fuera de la población.

En cambio el 30 de setiembre, Grau informaba que los tarros de metralla para los cañones de a 40, estaban llenos con balines de plomo tan pequeños que no era posible utilizarlos con éxito contra lanchas torpederas blindadas, y para subsanar esa deficiencia, remitía un plano a fin de que la Factoría Naval de Bellavista fabricase 40 de esos tarros, y se le remitieran a Arica.

En la misma fecha, elevaba un pedido por bombas de segmento para los cañones de a 300, consumidas en su mayor parte durante los combates sostenidos y en los ejercicios de tiro, solicitando su envío a Arica.

El 21 de setiembre, la Comandancia General de Marina tramitó el pedido del Comandante General de la 1ra. División Naval, Grau, por munición para armamento menor del monitor como sigue, y cuya atención encarecía: 6,000 cápsulas para rifle

Remington; 5,000 cápsulas para ametralladora Gatling; 1,000 cápsulas para revólver Galand. En efecto, el 23 el Ministro dispuso que la Comandancia General de Artillería remitiera de inmediato la munición pedida, y que la Comandancia General de Marina la envíe al Sur en el primer transporte.

Aunque no hay información de que el monitor recibiese los pedidos de munición para cañones de 300, 40 y armamento menor antes de salir para su última expedición, las fechas que se han mencionado permiten concluir que no los recibió antes del inicio de la última expedición naval.

Así, pues, cuando el *Huáscar* zarpó al Sur el 30 de setiembre, tenía pendientes una serie de requerimientos de personal y munición no resueltos, pero es interesante anotar que en ninguno de éstos Grau reclama las granadas Palliser de acero, como ya se ha visto. Curiosamente tampoco solicitudes de ingreso a dique por fondos sucios.

Pero la presencia del *Huáscar* en Arica, estuvo matizada por una serie de actividades de naturaleza logística, alistamiento operativo y de escolta al *Chalaco* en sus viajes a los puertos del área, amén de otras de carácter diverso, todo lo cual aparece en el *Diario de Bitácora* (páginas 289-336).

Entre aquellas de naturaleza logística, según se comprueban en los asientos del *Diario de Bitácora* correspondiente a los días de setiembre, que casi a diario recibía lanchones de carbón en panes y/o sacos, realizándose la faena a veces de noche, no pudiéndose precisar cuantas toneladas recibió, porque esta cifra no quedaba registrada, salvo una que otra vez, así como su tipo Cardiff.

En cuanto a su alistamiento operativo, se puede apreciar del *Diario de Bitácora* que si bien en esta estadía en Arica no se hacía a la mar en las noches como medida de precaución, regresando en la mañana del siguiente día, en cambio todas las noches se alistaba el buque para el combate, y para ello se colocaban cuarteles metálicos en las escotillas, se cumplía con las rondas nocturnas en coordinación con otros buques que también estuviesen fondeados en Arica, como *Manco Cápac*, *Chalaco* y *Pilcomayo*. La guardia en el Morro contribuía a esta vigilancia de día izando señales y/o tiro de cañón, y de noche mediante cohetes luminosos.

Durante el día y la noche, según asientos en el *Diario de Bitácora*, se realizaban Zafarranchos de Combate.

Hubo también días en los que se limpiaban los fondos de la obra viva, se inspeccionaba la hélice, y se arreglaba y limpiaba el llamado

callejón de combate, esto es, el compartimiento de la torre de artillería, para que no hubieran interferencias en la alimentación de saquetes de pólvora y munición para los cañones.

En cuanto a las actividades operativas durante su permanencia en Arica en setiembre, según consta en asientos en el *Diario de Bitácora*, se presenta un resumen de las siguientes:

1. Entre el lunes 1° y jueves 4, el *Huáscar* escolta al *Chalaco* que lleva a Iquique tropa y pertrechos, regresando ambos a Arica.
2. En otro viaje que realiza el *Chalaco*, también al Sur, entre el domingo 7 y lunes 8, el *Huáscar* no lo escoltó. A su regreso el comandante del transporte informaba que a la altura de punta Lobos fue perseguido por el enemigo, sin consecuencias.
3. El *Diario de Bitácora* consigna que el miércoles 10 en la mañana se embarcó un torpedo Lay con los útiles para su operación, y que en la tarde, en la facción de 12-4 p.m., se embarcó S.E. el Director de la Guerra, general Prado, zarpando el *Huáscar* en compañía de la *Pilcomayo*, hacia una posición a unas cinco millas al Oeste. El objetivo era realizar un ejercicio de torpedo. El blanco: la *Pilcomayo*, que se colocó como a media milla. Se lanzó el torpedo contra el blanco, con resultado satisfactorio. Su velocidad fue aproximadamente de 10 mph., y fue guiado a voluntad a un lado y otro, llegando por fin al costado de la cañonera, con la que chocó. Desde la *Pilcomayo* le hicieron algunos disparos de rifle y ametralladora, y a consecuencia de ellos "lo vimos, anota Palacios, poco después inclinar su popa y sumergirse. Se arrió un bote que recogió el alambre y fondeó un anclote con su boya para marcar el sitio. Al regreso y a unas 1500 yardas término medio del blanco (la boya), el *Huáscar* hizo 4 tiros sobre él, impactando uno de ellos. También se hizo ejercicio de rifles y ametralladora, con resultado pésimo". Ambos buques regresaron al fondeadero en Arica. Aunque el *Diario de Bitácora* no lo consigna, cabe suponer que Prado desembarcó. Asimismo, que en el ejercicio debió haber estado presente el técnico norteamericano Chester. Posteriormente los días sábado 13, jueves 18, viernes 19 y sábado 20, se enviaron embarcaciones y gente incluidos oficiales, maquinistas, técnico Chester y personal del *Huáscar*, incluyendo el último día embarcaciones del *Manco Cápac*, *Pilcomayo* y Capitanía, para ubicar y tratar de recuperar el torpedo. Hasta que el monitor zarpara para su última expedición al Sur el martes 30, no hay registro en el *Diario de Bitácora* sobre su efectiva recuperación.

4. El viernes 12 en la mañana, la *Pilcomayo*, al Oeste de Arica, tuvo una escaramuza con el transporte *Itata* que la perseguía, seguido por el *Blanco*. Ante las señales de alerta, el *Huáscar* zarpa a las 12h 45m p.m. en demanda de la *Pilcomayo* a unas 16 millas. Todo indica que los buques chilenos abandonaron la caza, y así la *Pilcomayo* y *Huáscar* regresaron al fondeadero en Arica. Pero la *Pilcomayo* volvió a salir entre 4-6 p.m., regresando al puerto en la mañana del sábado 13.
5. Curiosamente, el *Diario de Bitácora* del domingo 14 de setiembre no registra la llegada de la *Unión* a Arica, tras cumplir con su comisión al Estrecho de Magallanes, a no ser que ella ocurriera entre 8-12 a.m., pues no hay asiento alguno correspondiente a esa guardia. El *Diario de Bitácora* del jueves 18, si registra el zarpe de la *Unión* a la 1h 15m a.m., para el Callao.
6. El viernes 19, el *Diario de Bitácora* registra que el *Chalaco* fondeó a las 9h 30m p.m. procedente del Sur, pero nuevamente no hay registro de su salida en días previos.
7. El martes 23 zarpó el *Huáscar* escoltando al *Chalaco* a Pacocha, puerto al que llegaron el mismo día. En la noche, se embarcó tropa en el transporte y el miércoles 24 a las 6h a.m. zarparon ambos para Arica, adonde llegaron a las 4h p.m.
8. El sábado 27 zarpó el *Huáscar* escoltando al *Chalaco* que lleva tropa y pertrechos a Iquique, adonde fondean a 7h p.m. Ambos zarpan el mismo día a las 11h p.m. para Arica. En el tránsito, el domingo 28, a la altura de punta Madrid, encontraron el vapor *Huacho* de la P.S.N.C. al garete, cerca de la costa, por avería en la máquina. Después de prestarle auxilio, ambos buques fondearon en Arica a la 1h p.m. Esta actividad más las que vienen, se detallan en el resumen que sigue más adelante.
9. Honores a Grau durante setiembre.
   a. El miércoles 17 entre 8-12h a.m. se constituyó a bordo del monitor, la Banda del batallón Victoria del Ejército boliviano. Tocó diana en felicitación al comandante por su ascenso a contralmirante. A las 2h p.m. se presentó a bordo una comisión con los coroneles Camacho y Aguirre, dos oficiales y dos soldados que escoltaban un hermoso pabellón Boliviano hecho por las más distinguidas hijas de Cochabamba, y que obsequiaban al *Huáscar* como una manifestación de sus particulares simpatías al comandante, oficiales y tripulantes del monitor. Con motivo de la entrega se cambiaron elocuentes y patrióticos discursos entre la comisión y el señor contralmirante Grau.
   b. El viernes 19 se constituyó a bordo del *Huáscar* una comisión del

Ejército de Bolivia para hacer entrega al comandante Grau de una Medalla de Honor concedida por el Consejo Departamental de Sucre, Bolivia.

c. El miércoles 24, luego de fondear el *Huáscar* al regreso de su comisión de escolta al *Chalaco*, vinieron a bordo el contralmirante L. Montero y el Comandante General de la 3ra. División Naval, acompañado de los jefes y oficiales del buque, a felicitar al comandante Miguel Grau por su promoción a la alta clase de contralmirante. También estuvieron de visita oficiales del H.M.S. *Pelican*.

10. El lunes 15 se consigna en el *Diario de Bitácora*, que el pabellón se iza a media asta. La razón era que en la mañana de ese día, pasaban a tierra una sección de 40 hombres armados al mando de un teniente 1° y un teniente 2°, al tiempo que también lo hacían el comandante Grau y los oficiales francos. Asistirían a los funerales de los tenientes Carlos de los Heros y Jorge Velarde, y alférez de fragata Guillermo García y García, "que fallecieron gloriosamente en defensa de la Patria".
11. En cuanto a personal hay varios hechos interesantes:
    a. El viernes 26 el personal recibe su sueldo correspondiente al mes de julio.
    b. Debido a la situación de guerra y alistamiento para zarpar, el personal franco no podía pasar a tierra. En su lugar, se reunían grupos que como distracción, visitaban los otros buques que estuvieran fondeados en Arica.
12. Finalmente, el lunes 29 zarparon de Arica el *Huáscar* y *Chalaco* para Mollendo. Aproximadamente a las 10h 30m p.m. se encuentran con la *Unión* y *Rímac*, que navegaban en demanda de Arica. En esta situación, el *Huáscar* se incorpora al otro convoy y el *Chalaco* se dirigió como buque suelto a Mollendo. El martes 30 a 3h a.m. llegaron a Arica. El *Huáscar* fondeó, en tanto que la *Unión* y *Rímac* se mantuvieron aguantados sobre sus máquinas. El comandante Grau pasó a tierra de inmediato y regresó a las 3h 50m. a.m. Luego zarparon para la última expedición al Sur, actividad que se describe en el acápite B, párrafo 9.

8.4. CONTRIBUCIÓN AL REFORZAMIENTO DEL TEATRO TERRESTRE EN TARAPACÁ

A los 12 días de haber regresado al Callao después de un viaje de

más de 45 días, la *Unión* salió nuevamente al Sur, en cumplimiento de instrucciones que esta vez firmaba el Ministro de Guerra y Marina, Mendiburu, con fecha 26 de setiembre, dirigidas al Comandante General de la 2da. División Naval, capitán de navío Aurelio García y García, que a la letra decían:

"El Gobierno ha dispuesto que la corbeta *Unión* y el transporte *Rímac* llevando a su bordo dos cuerpos del Ejército, salgan inmediatamente a órdenes de US. y se dirijan al puerto de Islay donde encontrará US. órdenes e instrucciones de S.E. el Presidente que podrá recibir manteniéndose sobre las máquinas, a fin de que conocida por US. las disposiciones de S.E., les dé puntual cumplimiento en cuanto al puerto en que deben desembarcar dichas tropas y a la continuación de su viaje hasta Arica, con las precauciones y advertencias que S.E. el Director de la Guerra trasmita a US.

El Gobierno no tiene más que prevenir a US., y de su celo y exactitud espera el mejor resultado de esta expedición confiada a su acreditada inteligencia.

Al punto que los buques salgan del Callao, lo avisaré por el cable a S.E. el Director de la Guerra, a fin de que sea del todo seguro el que US. encuentre en Islay esas últimas noticias y órdenes que requiere el buen éxito del viaje hasta Arica. *M. MENDIBURU*".

En efecto, el 27 de setiembre zarpó para Arica en convoy con el *Rímac*, que la víspera había embarcado a la 1ra. División del Ejército de Reserva, fuerte de 2,000 hombres, además de un cargamento de pertrechos y elementos de guerra, constituyendo un convoy muy valioso, cuyos desplazamientos se coordinaron con otros de la 1ra. División Naval en el Sur, según la siguiente síntesis:

FECHA	ACTIVIDAD O HECHO
Martes 23 de setiembre	Zarparon de Arica el *Huáscar* y *Chalaco* a 4.45 a.m. con destino a Ilo/Pacocha, arribando a las 2.15 p.m. Se le llamará CONVOY 1, por facilidad. A las 6 p.m. llegó al puerto la División al mando del coronel Francisco Luna, procedente del Cuzco, cuyo embarque en el *Chalaco* recién comenzó a las 8 p.m., prolongándose toda la noche.
Miércoles 24 de setiembre	A 6.h a.m. zarpó el CONVOY 1 para Arica, adonde fondeó a las 5.10 p.m. El *Chalaco* condujo 1,780 hombres y 270 cantineras.
Jueves 25 de setiembre	En Arica se encontraron el *Huáscar, Chalaco, Manco Cápac* y *Pilcomayo*. En el Callao, la *Unión* y *Rímac*, alistándose para viajar al Sur.

Viernes 26 de setiembre	El Ministro de Guerra y Marina, Mendiburu, emitió instrucciones para el Comandante General de la 2da. División Naval, capitán de navío Aurelio García y García, al mando del *Rímac* y *Unión*. Se le llamará CONVOY 2.
Sábado 27 de setiembre	CONVOY 1 Por orden verbal del Director Supremo de la Guerra, zarpó de Arica a las 7.15 a.m. para Iquique, conduciendo 400 voluntarios destinados a llenar las bajas del ejército. Velocidad limitada a 9 m.p.h, debido a dificultades del transporte para mantener 10 m.p.h. A eso de las 6 p.m. reconoció vapor alemán de la compañía Kosmos. Llegado a Iquique a eso de las 7 p.m., desembarcó la fuerza transportada. El capitán de puerto informó a Grau de la imposibilidad de embarcar la madera ordenada por Prado, a causa de la braveza del mar. Esta orden se repetiría días después en el párrafo 3 de las instrucciones del 30 de setiembre, con que se daría inicio a la 5ta. y última expedición de la campaña naval, como se verá más adelante. Zarpó a 11 pm. para Arica. CONVOY 2 A las 5.40 a.m. zarpó para Arica, de lo cual informó el Comandante General de Marina ese mismo día al Ministro Mendiburu. Condujo batallones Ayacucho N° 3, Provisional N° 3 y Columna Pasco, conformando la 1ra. División de Reserva, con su Comandante General, general Pedro Bustamante y su Estado Mayor. En el total de 29 personas que condujo estaban: Ejército 4, entre ellos el coronel Federico Larrañaga; 1 amanuense de la Sec. Gral en Jefe; teniente 2° Nemesio Bonhomme, 2do. Maquinista Joseph Armstrong; 2 empleados de Hacienda; 6 Practicantes de Medicina; 4 Farmacéuticos; Ingeniero contratado por la Comandancia General de Marina Thomas V. Vaters, probablemente para la Maestranza de Arica, y el Herrero contratado Joseph Tyack; 7 soldados licenciados. También condujo municiones y pertrechos de guerra, y el bote salvavidas de dos proas ya reparado del *Huáscar*, obra que fuera solicitada en junio. Las relaciones de personal y material fueron enviadas al Secretario de la Dirección Suprema de la Guerra.
Domingo 28 de setiembre	CONVOY 1 Al amanecer, en su tránsito hacia Arica, avistó muy próximo a tierra, frente a punta Madrid, al vapor *Huacho* de la P.S.N.C., al garete por avería en máquinas. El *Chalaco* le prestó auxilio remolcándolo hasta dejarlo a salvo. Se ofreció ayuda al capitán para fines

	de reparación, que rehusó. Grau esperó tres horas antes de reanudar viaje a Arica, adonde fondeó a las 12.35 p.m. CONVOY 2 En su viaje al Sur, a la altura de Lomas de Atico, avistó a eso de las 3 p.m. un vapor, que reconocido resultó ser alemán en ruta al Callao.
Lunes 29 de setiembre	CONVOY 1 En Arica, por orden del Director Supremo de la Guerra, el *Chalaco* embarcó dos batallones con 1,000 efectivos de la División Luna, para ser conducidos a Mollendo, zarpando a las 7 p.m. con la escolta del *Huáscar*. Aproximadamente a 10.30 p.m. avistó dos buques que resultaron ser la *Unión* y el *Rímac*. CONVOY 2 En Islay, entre las 8.20-8.40 a.m. aguantado sobre la máquina, recibió García y García por conducto del capitán de puerto, las órdenes enviadas por telégrafo desde Arica. De inmediato continuó a Mollendo, adonde amarró a boyas a 9.45 a.m. García y García luego de recibir del capitán de puerto nuevas instrucciones, zarpó a las 11.40 a.m. con destino a Ilo, adonde arribó a las 4.50 p.m. A la salida de Mollendo, reconoció un vapor alemán en tránsito al Callao. En Ilo, aguantado sobre la máquina, recibió la visita del capitán de puerto, zarpando a las 5.15 p.m. para Arica. Aproximadamente a las 10 p.m., frente a Sama, hizo rendez-vous con el CONVOY 1, formándose el CONVOY 3 con: *Rímac*, *Unión* y *Huáscar* que prosiguió a Arica. Al disolverse el CONVOY 1, el *Chalaco* continuó viaje a Mollendo, como buque suelto.
Martes 30 de setiembre	CONVOY 3 A 3 a.m. *Huáscar* fondeó en Arica. Los otros dos buques no fondearon. Comandante Grau a tierra. Regresa a 3.50 a.m. con instrucciones escritas para proceder a Iquique, de las cuales se dará cuenta más adelante. Zarpe a 4.10 a.m. para Iquique. Siempre *Rímac* conduce a la División Bustamante. Fondea en este puerto entre 4-6 p.m. *Huáscar* faena de carbón. En telegrama de esta fecha de Prado a La Puerta, le comunica la llegada del CONVOY 3 y su zarpe a Iquique, como se ha visto. El desembarco duró hasta por la noche. Estando en Iquique, el almirante Grau recibió telegrama de Prado, como sigue: "El *Rímac* ha debido tocar en Pisagua para dejar allí al jefe, oficiales y bultos pertenecientes al ejército boliviano. Ordene US. al Comandante Raygada que a su regreso toque en Pisagua y prevenga al capitán de

	puerto Becerra para que a una hora fija lo espere con lancha grande lista". Este telegrama tenía relación con el párrafo 2 de las instrucciones escritas entregadas en este día, como se verá más adelante. El *Chalaco* llegó a Mollendo a 9.30 a.m.; desembarcó la tropa sin novedad. A las 2 p.m. zarpó para el Callao.
Miércoles 1° de octubre	Terminada la faena de carbón, a las 3.10 p.m. zarpó de Iquique el CONVOY 3; el *Rímac* procedió hacia Arica, adonde llegó sin novedad, previa escala en Pisagua. El *Huáscar* y la *Unión*, conformaban ahora lo que se llamará GT-5, se dirige al Sur. Comenzaba la que sería la 5ta. y última expedición de la Campaña Naval, en cumplimiento de las instrucciones del Director Supremo de la Guerra, que será materia de otro párrafo.
Jueves 2 de octubre	El *Chalaco* fondeó en el Callao a las 2.35 p.m. En el viaje no hubo novedad, excepto en tubos de calderas, las cuales había venido reparando en cada viaje al Sur. Al Callao condujo, por orden de Prado, jefes y oficiales en número de 27: Oficiales 12, entre ellos al capitán de fragata graduado Juan Fanning y al aspirante Bruno E. Bueno; Ambulancia 5; Paisanos 8; marinos enfermos 2. El comandante Villavisencio elevó el parte de viaje en esta fecha y el Comandante General informó al Ministro de su llegada al Callao. Villavisencio hacía hincapié en el mal estado de las calderas y máquinas, y solicitaba que una Junta las inspeccionase e informara.

Esta síntesis merece algunos comentarios ampliatorios, confirmatorios y aclaratorios.

Así, el cargamento de pertrechos y elementos de guerra que condujo el CONVOY 2 del Callao al Sur, era muy valioso e importante, cuyo resumen se presenta a continuación:

Para la Dirección Suprema de la Guerra (*Rímac*)

50	Bombas comunes de a 40/Armstrong
50	Bombas segmentadas de a 40/Armstrong
50	Bombas segmentadas de a 70/Armstrong
50	Bombas segmentadas de a 70/Armstrong
200	Espoletas para bombas segmentadas
1,000	Rifles Peabody Martine
100,000	Tiros para rifle Peabody
50	Rifles Comblain
100,000	Tiros a bala para rifle Comblain

20,000	Fulminantes Minié
1	Vestido completo de Buzo
	Herramientas y materiales diversos para Maestranza en Arica
1	Gasómetro completo para torpedo Lay
1	Torpedo Lay completo
10	Botellas de ácido sulfúrico para torpedo Lay
1,000	Camisas para Parque en campaña
1,000	Calzoncillos para Parque en campaña
	Montura para el Presidente de Bolivia

Para la Comandancia General de las Baterías en Arica

2	Porta balas de fierro
100	Balas de a 150/Parrott
50	Balas de a 100/Parrot
60	Balas de a 60/Parrott
12	Bombas comunes de a 250/Vavasseurs
13	Balas cónicas de a 250/Vavasseurs
13	Balas cilíndricas de a 250/Vavasseurs
12	Bombas de casquete de a 250/Vavasseur
4	Quintales de pólvora para fusil No.2
4	Quintales de pólvora común
50	Espoletas cargadas para bombas Parrott y un macho para limpiar la rosca
300	Yardas de franela para saquetes
100	Cintas de lana para saquete
10	Libras de hilo de lana para saquetes
600	Estopines
1,000	Estopines comunes para cañones de a 300 o menos
50	Lanzafuegos
25	Mechas

Para Iquique

49	Balas de a 300/Parrott
2	Tapabocas para cañón de a 300/Parrott
	Conjunto de rieles, tornillos, anillos y topes para montaje de 300/Parrott
2	Alzas graduadas para cañones de a 300/Parrott
2	Puntas de acero para cañones de a 300/Parrott
1	Saquito de franela para cañones de a 300 Parrott

Para completar faltante del viaje anterior del *Chalaco*

½	Libra de hilo de lana
1	Espoleta Parrott
50	Estopines

Para monitor *Manco Cápac*

30	Balas esféricas de 15"
20	Bombas esféricas de 15"
20	Espoletas para bombas
12	Quintales de pólvora Armstrong
130	Yardas de lana para saquetes
4	Libras de hilo de lana para saquetes
1	Anteojo de la Escuela Naval

Como se ha visto, el CONVOY 2, a partir de su llegada a Islay, cumplió una serie de arribadas a puertos, que merecen aclaración. Por lo pronto, en una carta de Prado a La Puerta del 29 de setiembre le decía:

> "Su telegrama dice textualmente: setiembre 27. Hoy al amanecer, salieron directo Arica mar afuera, *Huáscar* esperarlos martes (30)". En tal virtud, no los esperamos en Islay y Mollendo, donde han llegado cumpliendo como dices sus instrucciones. Esta contradicción ha ocasionado una demora en la marcha de ocho horas, y bien podía ocasionar un desastre. Para que no se repita en adelante, será bueno que se averigüe la causa de tal contradicción entre lo que a mí se me comunica y lo que a los buques se ordena".

A este respecto conviene reseñar cómo es que se perfeccionó el sistema de comunicaciones alámbricas.

Entre el 15 de julio y el 21 de setiembre, Prado cursó a La Puerta varias cartas referidas a la comunicación alámbrica, por telégrafo y por cable submarino. El objetivo era que la red telegráfica terrestre permitiera la comunicación como sigue: Pabellón de Pica, Patillos, Iquique, Agua Santa, Mejillones, Pisagua, Arica, Tacna, Locumba, Ite, Pacocha, Mollendo, Islay. Este punto quedó comunicado el 21 de agosto, ordenándose que los buques procedentes del Callao recalasen en Islay para recibir órdenes o noticias. Faltaba conectar Pisco con Islay, para lo cual se avanzaba de este último hacia Quilca, y pedía a La Puerta que avanzara de Pisco al Sur, y de no haber material disponible se comprara en Europa o Estados Unidos.

Por otro lado, la cortadura del cable submarino practicada en Arica por la escuadra enemiga a comienzos de la guerra y ya comentada, se realizó en tres puntos, superándose inicialmente el 15 de

julio mediante la instalación de una estación provisional flotante en una lanchita con muchas limitaciones para su explotación, impuestas por la distancia de 5 millas a la que se encontraba, y bravezas del mar, limitación que fuera finalmente superada al restablecerse el servicio mediante una oficina en tierra a partir del 31 de agosto, que atendía el tráfico Arica/Mollendo/Chorrillos/Lima. Días después, el 8 de setiembre, quedaba restablecido el cable Arica/Iquique, y obviamente quedaba enlazado Iquique/Chorrillos-Lima. Constituía pues, una gran noticia. Sin embargo, Prado en carta del 21 de setiembre, recomendaba fortificar el morro Chorrillos, para impedir intentonas de cortar el cable en ese punto.

Así, pues, previendo el uso de esta doble red de comunicación alámbrica, ya desde agosto había anunciado que para seguridad de los buques, el Ministerio de Guerra y Marina debería disponer que, por regla general, todos los buques que viajaran al Sur recalasen obligatoriamente en Islay, para recibir información u órdenes y según ellas, continuar al Sur o regresar. Para ese fin, Prado había dispuesto el nombramiento de un comisionado "inteligente" que informara al buque las noticias que recibiera de Mollendo, y viceversa.

Respecto del cable, comentaba Prado que por ser caro, solo se usara el tramo Mollendo/Lima, para lo cual el subprefecto Miota de Mollendo estaba instruido para que cuando recibiera cable de Lima, lo retrasmitiese a Arica por el telégrafo, y viceversa. Esto aclara el por qué de la queja de Prado a La Puerta en su carta del 29 de setiembre, ya comentada.

Se ha visto también, que el 29 de setiembre el *Chalaco* embarcó en Arica algunos efectivos para llevarlos a Mollendo. En su carta de esa fecha a La Puerta, Prado le explicó que el comandante del *Chalaco* debía desembarcar a esa gente en Mollendo, es decir los reclutas traídos del Cusco el 24, para su entrenamiento. Agregaba en su carta, que el transporte tenía orden de continuar viaje al Callao, "porque con el mayor asombro he venido a saber, sin que nadie ni el mismo comandante pueda explicarse la causa, que este buque solo puede andar hasta 10 millas en su mayor fuerza; en cuya condición, lejos de ser útil, más bien sirve de estorbo aquí desde que no se le puede emplear en ninguna comisión de algún riesgo. Los enemigos cuentan con transportes ligeros como el *Amazonas, Itata, Loa* y reducido el andar del *Chalaco* a 10 m.p.h. está expuesto a perderse en el primer encuentro que tuviese con aquellos. Lo mando al Callao, para que allí se le examine con toda prolijidad y conocida que sea la causa de que proviene ese defecto, se le hagan las reparaciones nece-

sarias para recomponer su perdida ligereza".

Como se ha visto, el *Rímac* luego de desembarcar en Iquique a la División Bustamante, regresó a Arica adonde fondeó el 2 de octubre, y permaneció allí descargando todos los pertrechos de guerra cuya relación se mostrara anteriormente. Prado, en una carta a La Puerta del 7 de octubre, le anuncia que en esta fecha enviaba el transporte al Callao, para que hiciera dique y completara también sus composturas y arreglos, principalmente en su artillería. Continúa:

> "Había pensado quedarme con sus dos cañones de a 100, y que le fueron reemplazados en el Callao, porque la actitud del enemigo hace presumir tal vez, que en breves días, será este puerto el teatro de un serio combate, para el que necesitamos esos cañones, porque son pocos los que existen en los fuertes; pero considerando que es muy posible que en su viaje se encuentre con el *Amazonas*, en cuyo caso no podrá defenderse con los de pequeño calibre que le quedaban, he resuelto a última hora dejar las cosas como estaban y que el *Rímac* se vaya con todos sus cañones, pues así podrá batirse y defenderse perfectamente".

La apreciación de Prado sobre un desembarco o combate naval en breve en Arica estuvo equivocada. Las cosas resultaron de manera diferente, como se verá en su oportunidad.

Finalmente, Paz Soldán manifiesta que el 30 de setiembre Prado ordenó que el *Huáscar*, después de convoyar al transporte *Rímac* con la *Unión* llevando la División Bustamante a Iquique, se dirija al Callao, pero que así no sucedió por influencia de Grau. Esa orden no ha sido habida. Por el contrario, en una carta a La Puerta del 21 de setiembre, le comentó que el *Huáscar* en "tres o cuatro meses más quedará reducido a la mitad de su andar si no entra a dique", es decir que era consciente de la pérdida de velocidad por los fondos sucios, pero que todavía tenía para "tres o cuatro meses más", es decir no era urgente. Esto explica, entonces, el por qué del párrafo 4 de las instrucciones emitidas el 30 de setiembre, y que fueran terminantes para seguir operaciones en el Sur, como se verá más adelante.

Como se ha visto, Prado despachó al *Rímac* al Callao, después de cumplida su comisión. El citado transporte zarpó de Arica el 7 de octubre a las 4 p.m., llegando al Callao el 10 a las 4 a.m.

En su parte de viaje de esta fecha, Raygada daba cuenta del desempeño de la comisión, y hacía notar que en Arica, por orden del señor General Director de la Guerra, había entregado a la *Pilcomayo* el cañón de a 40 Armstrong, con todos sus útiles, y el cañoncito de bronce de a 12 con la cureña que se trajera del *Limeña*, recibiéndose en

cambio dos cañones Parrott de a 60, que durante la navegación se habían colocado provisionalmente en popa. Para el servicio de estos cañones, decía Raygada, había conservado a bordo los 60 proyectiles que había conducido para el Sur.

También daba cuenta que por orden superior, en Arica había quedado el teniente 2° Octavio Cavero, que debía embarcarse en el *Huáscar*, habiéndose embarcado en el transporte el guardia marina Alberto Vargas de la dotación del *Manco Cápac*. Condujo como pasajeros al 1er. Maquinista J. Armstrong y dos individuos de cubierta.

Hacía notar, también Raygada, que la orden de Prado para su regreso al Callao fue con el "objeto de terminar el arreglo militar del buque y entrar al dique para limpiar y pintar los fondos. El andar máximo que se ha alcanzado durante el viaje ha sido de 10 millas, en las mejores condiciones".

El 11 de octubre el Comandante General de Marina tramitaba el parte de viaje al Director de Marina para conocimiento del señor Ministro, haciendo notar que él ya había dictado las órdenes convenientes para cumplir con aquellas expedidas por el Supremo Director de la Guerra.

8.5. ACTIVIDADES DE OTRAS UNIDADES PERUANAS[145]

8.5.1. Transporte Oroya

Al 15 de agosto, en el Callao, la Lista de Revista de este buque, indica que su dotación estaba integrada como sigue:

PLANA MAYOR	
OFICIALES DE GUERRA	
1er. Comandante	Capitán de navío graduado Toribio Raygada
2do. Comandante	Capitán de corbeta Arístides González Vigil
2do. Comandante (interino)	Capitán de corbeta Leandro Mariátegui
3er. Comandante	Capitán de corbeta Francisco M. Frías
	Teniente 1° Julio Chávez
	Teniente 1° graduado Manuel de la Barrera
	Teniente 2° Ezequiel Cabieses
	Teniente 2° Manuel Francisco Dávila
	Teniente 2° graduado Jorge de Tezanos Pinto
	Alférez de fragata Juan Vásquez
	Alférez de fragata Arístides Vidal
	Alférez de fragata Melchor Velarde

	Guardia marina Carlos Eléspuru
	Aspirante Lizardo Reyes
	Aspirante Carlos L. Calderón
	Aspirante Godofredo Portillo
	Aspirante Jesús Bustamante
	Aspirante Pío Forcelledo
	Aspirante Carlos Swett
	Aspirante Daniel Paz Soldán
Subtotal	20
A cargo de la guarnición	Subteniente Infantería Demetrio Sánchez
Subtotal	1
OFICIALES MAYORES	
Cirujano de 1ra. Clase	Doctor Tito Melgar
Cirujano de 1ra. Clase	Doctor Julio Gómez Sánchez
Contador Of. 2° Cuerpo Político	Rafael Mendívil
Subtotal	3
MAQUINISTAS	
1er. Maquinista	James Mackennie
2do. Maquinista	Jorge Stevens
3er. Maquinista	Peter Scott
4to. Maquinista	Francisco Panac
4to. Maquinista	José Smith
Ayudante 4to. Maquinista	Manuel Lecca
Subtotal	6
Subtotal Plana Mayor	30
TRIPULACIÓN	
Oficiales de Mar	15
Timoneles de combate	4
Artilleros de Preferencia	9
Artilleros Ordinarios	9
Marineros	14
Grumetes	16
Cabo de fogoneros	4
Fogoneros	14
Carboneros	10
Subtotal	95 gente de mar
Columna Constitución	16
Guarnición	26 clases y soldados
Subtotal	42
TOTAL	167 de capitán a paje

El 1° de setiembre, en carta a La Puerta, Prado le reiteraba un telegrama en el cual le había pedido el envío a Panamá del transporte que había llegado al Callao en esa misma fecha, procedente de Arica. Le recomendaba saliera con la debida reserva, y estimaba que podría realizar el viaje de ida y regreso, antes de que Chile tuviera tiempo de mandar al *Amazonas* en su persecución, mas en el caso improbable para él, decía Prado, de que se diera dicha operación, "el *Oroya* es un buque ligero, bastante andador, está regularmente armado y puede muy bien batirse con el transporte chileno".

Pues bien, el 13 de setiembre el Comandante General de Marina informaba al Ministro Mendiburu que, de acuerdo a sus órdenes especiales, el *Oroya* había zarpado el 12 de setiembre a las 8 p.m., con un pliego cerrado que debería abrir luego de dejar la bahía. El viaje tenía como destino Panamá, sobre el cual ya se ha reseñado en páginas anteriores. Duró del 12-30 setiembre. En este viaje trajo la segunda lancha Herreshoff. Llegado al Callao entró a reparaciones hasta casi fines de octubre.

En efecto, ello se deduce del parte que en el Callao pasa el 30 de setiembre el Primer Maquinista George L. Stevens al capitán de navío graduado Toribio Raygada, acerca de la deficiente condición de su máquina, originada por el mal estado de las calderas como resultado de la calidad de carbón que últimamente había estado consumiendo, dañando los extremos posteriores de los tubos, que hubo que reparar de emergencia dos veces seguidas. Es un informe largo, pero revelador, del cual se hace una síntesis a continuación:

1. Tres días después de salir del Callao en viaje a Panamá, esto es el 15 de setiembre, las calderas estaban, como nunca, en pésima condición. Para llegar a su destino, hubo de recurrirse a la caldera del donkey, y echar aceite al carbón que consumían las calderas principales.
2. En Panamá se efectuaron reparaciones de emergencia en las calderas, para superar las condiciones de los tubos y detener las filtraciones de agua en las hornillas.
3. En el primer día del viaje de regreso, navegaron con 47 libras de presión, después con 50 sin alcanzar las 58/60 libras, que era su verdadera presión, y sin la cual el buque no podía hacer el andar acostumbrado.
4. Stevens opinaba que era necesario cambiar todos los tubos.
5. La excéntrica de la "rueda de babor" (tenía rueda de paletas) en pésimas condiciones y debe repararse.

6. Según Stevens, el trabajo podía hacerse mientras se reparaban o retubaban las calderas; se aprovecharía para limpiar el condensador, los émbolos y otras partes más, pues la máquina había sido descuidada al tener que dedicar los maquinistas más tiempo a la atención de las calderas. Hacía 4 meses que las calderas estaban mal; y en la fecha, peor que nunca.
7. Opinaba, igualmente, que no se debía salir del Callao sin antes hacer todas las reparaciones recomendadas, aunque siempre habría quien tratase de hacerlo salir, pero en todo caso él tenía la satisfacción de haber informado sobre las calderas, quedando a discreción del comandante hacer lo que más estimara por conveniente.
8. Stevens sugería que en el momento era posible contratar en Liverpool, o en otro lugar, un número conveniente de "verdaderos Ingenieros de Marina, bajo las mismas condiciones que la P.S.N.C. contrata a sus trabajadores, a fin de formar un plantel listo para componer cada buque a su arribo, así como destacar maquinistas a los buques de la escuadra, en lugar de los de mérito dudoso, por los cuales es casi una falta que se mueva un buque, en servicio activo con la responsabilidad de vidas y del buque".

El mismo 30, T. Raygada elevó este parte al Mayor de Órdenes del Departamento, manifestando que:

> "Debo hacer notar que en el viaje que acabo de rendir (desde Panamá) con el buque de mi mando, jamás he podido conseguir un andar mayor de 10 m.p.h. los primeros días, y no pudiendo hacer más que 8 y 7 los restantes; todo lo cual cumplía en informar para que se tomen las precauciones que se crea más convenientes".

Igualmente, el Mayor de Órdenes tramitaba a la Comandancia General el parte del 1er. Maquinista y el oficio de Raygada. De inmediato de la Haza dispuso que el Mayor de Órdenes ordenase al Inspector de Máquinas MacInnes y al 1er. Maquinista del *Atahualpa* inspeccionaran las calderas e informaran a la brevedad, lo cual cumplieron el 3 de octubre, Samuel D. Cock, James MacInnes y Fernando Rondón, según el resumen que sigue:

1. De los tubos antiguos, 189 estaban muy gastados, y muchos otros tenían pase de agua. Los tubos tenían 6 años. Otro grupo de 233 tubos cambiados en 1878, pero mal colocados, también presentaban fugas.
2. Al salir del Callao el 13 de setiembre, se les reparó de emergencia, pero sin ofrecer confianza.
3. Era necesario cambiar casi todos los tubos, incluso los 133 de estay. El 4 de octubre, el Mayor de Órdenes elevó el informe al

Comandante General, quien lo devolvió en el día para que se confeccione el presupuesto y los pedidos. Así, el 7 de octubre Raygada elevó los pedidos y el mismo día el Mayor de Órdenes los elevó al Comandante General. Se pedían 464 tubos de 7'2" de largo y 3 3/4" de diámetro exterior, más 149 tubos estay con tuercas. De la Haza pasó el pedido a la Caja Fiscal del Callao el 9 de octubre y el mismo día lo remitió al Director de Marina. También anexó el informe de la Junta de Maquinistas, concluyendo en que vista de la "urgencia que hay en el alistamiento de este buque, se digne someter el mencionado documento al conocimiento del señor General Ministro del Ramo y recabar la resolución conveniente con la premura que el servicio exige".

8.5.2. Transporte Talismán

El 11 de setiembre el Comandante General de Marina informaba al Ministro del ramo, que el *Talismán* había llegado al Callao el 25 de agosto, y desde entonces se preparaba para un próximo viaje. Entretanto había embarcado del Arsenal 400 rifles y 12,000 tiros para las Guardias Nacionales de Trujillo y Lambayeque. Además, que por orden del 5 del mismo mes de ese Ministerio, había embarcado 400 rifles Chassepot y 40,000 tiros para la Guardia Nacional de Salaverry. Sin embargo, el 10 de setiembre el Ministerio había ordenado el desembarque del armamento y munición para Trujillo y Lambayeque, que quedaría depositado en el Arsenal.

8.5.3. Cañonera Pilcomayo

El sábado 23 de agosto en la tarde, la cañonera zarpó del Callao escoltando al *Chalaco* con destino al sur, llevando un importante cargamento para la fortificación de Iquique, más víveres y otros elementos. En Arica, adonde llegaron el martes 26 a la 1.30 p.m., encontraron al *Manco Cápac* y al H.M.S. *Turquoise*. El *Huáscar* y el *Oroya* habían salido para el sur el 22.

El diario *La Patria* en su edición del 13 de setiembre, transcribe un telegrama de Mollendo, fechado 12, 10.20 p.m., que decía:

> "Prefecto de Arequipa a La Puerta:
>
> Prado informa de Arica que estima que el *Blanco* e *Itata* frente Arica para interceptar *Unión*. Mandó *Pilcomayo* a descubrirlos, los encontró, se batió y fue perseguida 12 millas hasta 12 millas de Arica. Se alejaron".

Días después, el 19, el mismo periódico publicaba una noticia del

corresponsal en Iquique, B. Neto del 13, comentando que en la noche del 12 se avisó de un combate con el *Blanco* e *Itata*, y que en la mañana de este día ambos buques se aproximaron a ese puerto y luego se retiraron al Sur.

Recién el 15, *El Peruano* transcribió otro telegrama oficial difundido a la prensa el sábado 13 sobre el mismo asunto, que decía como sigue:

> "Mollendo 12 a las 10.20 p.m.
>
> Prefecto de Arequipa a Presidente.
>
> El general Prado comunica de Arica que como hacía días que no sabían del *Blanco* e *Itata*, calculó que estuviesen cruzando a la altura de Arica por si venía la *Unión* u otro buque, mandó hoy a la *Pilcomayo* a descubrirlos; los encontró y se batió y fue perseguida 12 millas hasta otras tantas de este puerto, donde se detuvieron".

El hecho que origina esta noticia se debió a una operación del *Blanco* e *Itata*, que salieron de Antofagasta el miércoles 3 de setiembre, conduciendo a Tocopilla el regimiento Santiago, cuyo desembarco duró hasta el 4. El 5 ambos buques se dirigieron entonces hacia las cercanías de Arica para establecer un crucero, dice la noticia, "que les permitiera interceptar a la *Unión* que se suponía llegase en esos días a aquel puerto". Es obvio que esto confirmaba la suposición de Prado en cuanto a su presencia frente a Arica.

Desde que salieron de Tocopilla navegaron a distancia de la costa, llegando a la altura de Arica el sábado 6, y manteniéndose a una distancia aproximada entre 35/45 millas. A partir de esa fecha y hasta el 12 inclusive, el grupo voltejeó en esa posición navegando en dirección norte-sur y viceversa, a velocidades entre 2/8 m.p.h. En ese lapso reconocieron la barca italiana *Silenzio*, procedente del Callao para Iquique, y la barca inglesa *Glen Lyon* en viaje de Arica a Pisagua, ambas para cargar salitre. Fue esta última la que informó que al salir de Arica el 3 de setiembre, solo estaba el *Manco Cápac*; que el *Huáscar* y el *Oroya* habían salido el 2 para el Sur; que nadie sabía el paradero de la *Unión*, y que la *Pilcomayo* estaba en el Callao.

El viernes 12 de setiembre, sin embargo, a las 9.30 a.m. avistaron un humo hacia el Este, recibiendo orden el *Itata* de reconocerlo, por lo que se dirigió hacia él a velocidad de 12 m.p.h. y aunque el blindado también se dirigió hacia el humo, se fue quedando rezagado y es por ello que el transporte fue el protagonista principal de las acciones. A las 11 a.m., estando el *Itata* entre 15/17 millas de Arica, identificó a la cañonera *Pilcomayo*, que había tomado rumbo hacia el puerto. El *Blanco* ordenó al *Itata* suspender la caza de la cañonera, que en ese momento estaba entre 10/13,000 metros de distancia. El transporte vira al Oeste. El corresponsal chileno de la nota comentaba que:

"Inmediatamente la *Pilcomayo* haciendo alarde de valor detuvo también su marcha y presentó su costado al *Itata*. Poco después resonaban dos cañonazos, y se veía que los proyectiles enemigos, disparados y sin duda a toda elevación, iban a hundirse en el agua antes de llegar a la mitad de la distancia que separaba ambos buques. Pero el *Itata* no quiso dejar sin contestación aquella fanfarronada y disparó dos cañonazos para afianzar la bandera. El buque peruano mientras tanto, maniobraba a las mil maravillas. Disparó 12 tiros; el *Itata* 6".

A las 12.15 p.m., el *Blanco* ordenó suspender el fuego y se retiraron hacia el Sur, recalando en Iquique el sábado 13 de setiembre, en donde encontraron al vapor *Chile* de la P.S.N.C., la cañonera francesa *Decrés* y más de once buques cargando salitre. No observaron fortificaciones en el puerto. Según información del *Chile*, "en tierra celebraban con mucho entusiasmo la noticia llegada por telégrafo, de que la *Pilcomayo* había puesto en fuga frente a Arica a un blindado y una corbeta chilena".

A las 8.15 a.m. del domingo 14 dejaron Iquique navegando pegados a la costa, y fondearon en Tocopilla ese día para rellenar carbón en el blindado. En la mañana del lunes 15 fondearon en Antofagasta. Frente a Chucumata, reconocieron a la barca inglesa *Oriente* con destino a Iquique para cargar salitre.

Una nota periodística aparecida en *El Peruano* del 29 de setiembre reproduce una correspondencia de *La Patria*, en los términos siguientes:

"El viernes 12 al mediodía por las señales del Morro supimos que tres vapores del sur estaban a la vista, momentos después, por el señor Mayor de Órdenes capitán de navío Gregorio Casanova, que vino a bordo (del *Chalaco*) supimos que eran la *Pilcomayo*, que había salido la noche anterior, el *Blanco* y el transporte *Itata*. En tierra el entusiasmo era inmenso, se dio la señal de zafarrancho y media hora después había en el Morro más de quinientas personas, estaba a una distancia décupla de la que podían alcanzar los cañones, esto no impedía convencerse que los buques se batían, pues el traquido de los cañones se percibía en el Morro. En el acto el *Huáscar* salió del puerto, pero el enemigo cobarde siempre, se había alejado hasta perderse de vista. El *Huáscar* seguía al sur, mientras la *Pilcomayo* entraba a puerto. Por informes de los de la *Pilcomayo* se supo que el *Blanco* solo debía hacer siete y medio nudos. El *Huáscar* fondeó a las 6 de la tarde, sin que en dos horas de viaje al sur hubiera podido ni siquiera distinguir al enemigo".

El Mercurio, en el Suplemento N° 210 por el Centenario de la Guerra, del miércoles 12 de setiembre de 1979, publicó el parte del comandante Carlos Ferreyros, fechado en Arica, 12 de setiembre de 1879, que permite dejar en claro lo sucedido, dirigido al contralmirante Lizardo Montero, Comandante General de la Plaza de Arica, en los términos que siguen:

"Dando cumplimiento a las instrucciones verbales del Supremo Director

de la Guerra, para descubrir la presencia del enemigo en estas aguas, zarpé de este fondeadero a las 6.30 a.m. del día de hoy, gobernando al "O 1/4 SO del compás". A las 10 a.m. se avistaban a 10 millas próximamente sobre nuestra amura de babor, dos humos, los que resultan ser el blindado *Blanco Encalada* y transporte *Itata*.

Goberné sobre ellos hasta reconocerlos distintamente, virando sobre este puerto a las 10.50 a.m.

Continué con esta proa graduando convenientemente el andar con el fin de atraerlos hacia estas aguas, hasta las 11.40 a.m. en que observando que el transporte se hallaba más próximo a nosotros y algo separado de su convoy, viré sobre él y maniobrando en círculos disparé diez tiros a bomba que fueron contestados por seis del transporte mencionado.

Después de este cambio de balas, el *Itata* desvió su proa acercándose al blindado que, a su vez, se aproximaba a toda fuerza de máquina.

En vista de esto, puse proa sobre este puerto sin que el enemigo me persiguiera; a la 1.40 p.m. me puse al habla con el *Huáscar* que navegaba en demanda de nosotros y de cuyo comandante recibí orden de seguir al puerto, en el que di fondo a las 2 p.m.

Lo que tengo el honor de informar a US. a fin de que se sirva ponerlo en conocimiento del Supremo Director de la Guerra".

La excursión chilena había durado 13 días. Hay un hecho evidente: la suspensión del bloqueo permitía al Gobierno peruano reanudar el embarque del salitre y con ello el ingreso de divisas, aunque no sería por mucho tiempo, lo que permitía financiar la guerra en parte. En cuanto al combate, se puede suponer que, a corta distancia, a la cañonera no le habría ido bien y que su objeto fue atraer a los buques chilenos hacia los fuertes de Arica, como queda dicho en el parte.

8.5.4. Transporte Chalaco

Al 15 de agosto, en Callao, la Lista de Revista del transporte era como sigue:

PLANA MAYOR	
OFICIALES DE GUERRA	
1er. Comandante	Capitán de navío graduado Manuel A. Villavisencio
2do. Comandante	Capitán de corbeta Arístides Aljovín
3er. Comandante	Capitán de corbeta Darío C. Gutiérrez
	Teniente 1° Enrique Carreño
	Teniente 1° graduado Belisario Cruzat
	Teniente 2° Ismael Meza
	Teniente 2° José Benito Pitot

	Teniente 2° José Félix Urrutia	
	Teniente 2° graduado Julio E. Benites	
	Teniente 2° graduado Decio E. Oyague	
	Alférez de fragata Reynaldo de la Lama	
	Alférez de fragata Juan Francisco Balta	
	Guardia marina Pedro A. Carreño	
	Aspirante César A. Romero	
	Aspirante José A. Huguet	
	Aspirante Ricardo Cavenecia	
	Aspirante Eleazar Portal	
	Aspirante Oswaldo Lama	
	Aspirante Gustavo Madueño	
	Aspirante Pedro Black	
	Aspirante Alfredo Villavisencio	
Subtotal	21	
A cargo de la guarnición	Capitán Infantería Ismael Villavisencio	
Subtotal	1	
OFICIALES MAYORES		
Contador Of. 1° Cuerpo Político	Pedro Herrada	
Cirujano de 1ra. Clase	Dr. Joaquín Diez Canseco	
Subtotal	2	
MAQUINISTAS		
1er. Maquinista	Benjamín Bostford	
2do. Maquinista	John Randall	
3er. Maquinista	Santiago Fulton	
4to. Maquinista	Domingo Quiroga	
Subtotal	4	
Subtotal	28	
TRIPULACIÓN		
Oficiales de Mar	18	
Artilleros de preferencia	11	
Artilleros ordinarios	9	
Marineros	11	
Grumetes	25	
Cabo de fogoneros	4	
Fogoneros	12	
Carboneros	11	
Subtotal	101	gente de mar
Guarnición	4	
Soldados	20	
Subtotal	24	
TOTAL	153	de capitán a paje

El 18 de agosto se encontraban en el Callao la *Pilcomayo*, el *Rímac* en reparación de sus máquinas, y el *Chalaco*. Prado había solicitado con urgencia el envío de cañones de grueso calibre con todas sus partes, implementos y munición, para fortificar Iquique, luego que la escuadra chilena levantara el bloqueo. La cañonera no era apta para llevar dicho cargamento y, por lo tanto, solo quedaba el *Chalaco*, aparte de que Prado le había solicitado a La Puerta en cartas del 19 y 20 de agosto que el conductor de aquellos fuese el transporte acompañado de la *Pilcomayo*. Su insistencia se basaba en que había de aprovechar "los momentos de respiro que dejaban los enemigos para colocarlos, tal vez más tarde no se presente otra oportunidad".

Con tal fin, el transporte atracó al muelle Dársena el martes 19 de agosto y allí permaneció hasta el sábado 23. Esto porque en el muelle estaba montada una cabria de alta capacidad para maniobrar los grandes pesos que significaba la artillería por embarcar, consistente de 2/300 Armstrong de 13 toneladas cada uno, más 150 proyectiles con un peso de 22.5 toneladas; el embarque de 2/150 Parrott de 8 toneladas cada uno, más 300 proyectiles con un peso de 22.5 toneladas. Así pues, solo en artillería debía embarcar un total de 87 toneladas y si bien no eran significativas en cuanto al peso, sí lo eran en el espacio que ocupaban. Además, embarcó 200 sacos de cebada, 500 sacos de galleta, 200 barriles de carne salada y 1,000 toneladas de carbón. El *Chalaco* quedó pues cargado hasta los tambores. Como pasajeros llevaba al capitán de fragata Antonio C. de la Guerra, nuevo capitán de puerto de Iquique, y al teniente 2° Julio Jiménez de la *Unión*.

El sábado 23 a mediodía zarpó el *Chalaco* en convoy con la *Pilcomayo*, al sur. El viaje se realizó sin novedad, fondeando en Arica el martes 26, en donde encontró a los mismos buques que se han mencionado en el párrafo sobre la cañonera. En Arica, Villavisencio recibió la visita y felicitación del almirante Montero, y luego el comandante acudió donde el Director de la Guerra para informarle lo relacionado con la misión encomendada. Mientras, se descargaron los pertrechos conducidos para Arica, entre ellos 200 rifles Peabody con sus cartuchos de dotación.

El transporte permaneció en Arica hasta el 29, lapso durante el cual armó a bordo tres cabrias que se necesitaban para descargar la artillería en Iquique, según lo manifestaba Prado a La Puerta en una carta del 1° de setiembre. Para ese fin hubo necesidad de adquirir de los buques mercantes fondeados, varios masteleros a precios exorbitantes. Para el

acarreo de las galletas en tierra, se empleó a prisioneros chilenos. El 28 en la noche arribó el *Oroya* trayendo a remolque una lancha de las seis capturadas en Taltal. El 30 a las 2 p.m. arribó a Arica el *Huáscar,* de cuyo espléndido triunfo del 28 en Antofagasta se tenía noticia por telegrama recibido de Iquique, lo cual se ha visto en otro párrafo. El *Oroya* zarpó de Arica para el Callao en la noche del 30.

El lunes 1° de setiembre zarpó el *Chalaco* para Iquique, escoltado por el *Huáscar,* fondeando ambos el martes 2 a las 8.30 a.m. Grande fue el gentío que vino de tierra para colaborar en el desembarque de los cañones. El general Buendía y varios coroneles acudieron a felicitar al comandante Villavisencio. El corresponsal C.J.R de *La Patria,* embarcado en el transporte, comentó:

> "Todas (las personas) se manifiestan muy contentas de ver que a ese puerto que había servido antes de refugio a los enemigos, sería respetado en lo sucesivo y no entrarían a él con la confianza con que lo habían hecho otras veces".

Entre 10.30 a.m. y 1.30 p.m. se descargaron a lanchones los 2/300, proyectiles, pólvora, etc. Al avistarse un vapor procedente del sur, el *Huáscar* procedió a las 2.30 p.m. a reconocerlo, resultando ser el alemán *Sakkarah,* que informó haberse encontrado el 16 de agosto con la *Unión* en Punta Arenas. Durante la noche, el *Chalaco* y el *Huáscar* se hicieron a la mar rumbo al Oeste, para pasar la noche, fondeando de regreso el miércoles 3 a las 7 a.m., para continuar la descarga de los 2/150 Parrott, maniobra que terminó ese mismo día a las 3 p.m. Ambos buques zarparon a las 5.30 p.m. para Pisagua, en donde el *Chalaco* dejó un lote de madera, continuando viaje para Arica esa misma noche. A las 6 a.m. del jueves 4, fondearon en Arica, junto con el vapor *Valdivia,* reconocido por el monitor antes de su llegada.

Entre el 7 y 8 de setiembre cumple con un viaje a Mollendo para traer 130 voluntarios venidos de Puno, que pasarían luego a Iquique para reemplazar las numerosas bajas ocurridas en los cuerpos del ejército, y dos telegrafistas que también hacían falta en ese puerto. Fue en la noche del 8 de setiembre, en la etapa de regreso doce horas después de haber salido de Mollendo, cuando a las 10 p.m. el teniente 1° Belisario Cruzat, oficial de guardia, informó del avistamiento a 40 millas de la costa, de un vapor por la aleta de estribor, con rumbo como para cruzar la proa. El *Chalaco* cambió de rumbo y el buque avistado quedó por la popa. Villavisencio ordenó zafarrancho de combate:

Es interesante la descripción del corresponsal C.J.R. sobre la distribución en combate:

"La primera División en el sollado con 2/70, a cargo del capitán de corbeta Darío Gutiérrez;

La segunda División, en cubierta a proa, con 2/32 Parrott, a cargo del teniente 1° Enrique Carreño;

La tercera División, en cubierta a popa, con 2/32 Parrott, a cargo del capitán de corbeta Arístides Aljovín.

En la toldilla se hallaba la guarnición de 40 hombres del batallón N° 4 en dos mitades: una al mando del capitán Pedro Villavisencio; otra al mando del teniente Blaque. Su misión en combate es la custodia del pabellón (sic). El Cirujano Dr. Canseco en la Cámara con su ayudante y todos los elementos médicos. En las señales el teniente 1° B. Cruzat y ayudante guardia marina Reinaldo de Lama".

Villavisencio mantuvo velocidad, pero encontrándose el vapor sospechoso a dos cumplidos del buque (aproximadamente unos 200 metros), se le reconoció como el *Blanco*. Villavisencio aumentó velocidad y 30 minutos después, a las 10.30 p.m., se había perdido de vista. Sin embargo, la condición de Zafarrancho de Combate la mantuvo hasta las 2 a.m. del martes 9, estando frente a la quebrada de Camarones. A las 5 a.m. el *Chalaco* fondeaba en Arica.

Entre el 10 y 11 realizó un viaje Arica-Iquique-Arica, para desembarcar en el segundo de los nombrados, los 130 voluntarios de Puno y los dos telegrafistas. En Iquique recibió la visita del general Buendía, varios coroneles, el periodista Neto y otras personas. El montaje de las piezas de artillería continuaba. Allí se enteró de que el 9 habían estado en este puerto el *Blanco* y el *Itata*, lo cual le confirmó que el buque sospechoso había sido el *Blanco*.

Durante el viaje, tanto a la ida, como al regreso, recaló en Pisagua, en donde descargó madera en la noche del 10.

La nota del corresponsal embarcado en el blindado chileno trae el comentario siguiente:

"A las 10 de la noche del lunes 8 de setiembre, se avistó desde el *Itata* una luz al Oeste. Se dio aviso al *Blanco*, y ambos buques principiaron a navegar en esa dirección, pero luego se perdió completamente de vista. Una hora más tarde (11 p.m.) se divisó nuevamente al Este, es decir, al lado de tierra, pero volvió a desaparecer después de 10 minutos. Esta luz parecía hallarse a más de tres millas del *Itata*, que se encontraba por su parte a unas treinta de la costa. En la persuasión de que era buque enemigo se le hicieron desde el *Blanco* algunos destellos con el objeto de engañarlo, y éstos fueron contestados con una nueva aparición de la misma luz, pero ya muy lejos y en dirección a la proa del *Blanco*, que iba al Este derecho. Desde entonces no se la volvió a ver más (la luz), a pesar de que se corrió como una hora tras de ella".

El 12 y 13 de setiembre embarcó carbón en Arica. No hay más información disponible sobre alguna otra comisión desempeñada por el *Chalaco*. Sin embargo, alguna hubo cuando Grau tramitó el 20 de setiembre, ante el Comandante General de Baterías, el parte de Villavisencio dando cuenta de la comisión cumplida por orden del Director Supremo de la Guerra, de la cual había regresado a las 9.20 p.m. de ese mismo día.

8.5.5. Alistamiento de los transportes

La víspera del combate de Angamos, esto es el 7 de octubre, el Secretario Álvarez, de la Secretaría de la Dirección Suprema de la Guerra, trasmitía al Ministro de Guerra y Marina, las instrucciones de Prado para el alistamiento de los transportes.

Se dictaron algunas disposiciones sobre la artillería de los buques como sigue: Que los cañones de 60/Parrott del *Limeña* se monten en el *Chalaco*; y que en el *Chalaco* y en el *Oroya* se monten 2/12 cazadores (en proa) iguales a los del *Rímac*.

En cuanto a su empleo, que se destinen solo al transporte de tropas, municiones y artículos de guerra el *Oroya*, *Chalaco* o *Rímac*, dejando sus máquinas y calderas perfectas, como para lograr un andar de 12 a 13 m.p.h. mínimo y con entradas a dique cada tres meses. Se les debía dotar de munición y víveres en cada viaje, como para forzar los bloqueos y burlar al enemigo.

Álvarez manifestaba, que "el Supremo Gobierno comprende que estas decisiones son no solo por la guerra, sino porque el enemigo comienza a estrecharnos, y debemos estar perfectamente listos para todo evento".

Por orden de Prado, trasmitía al Ministro de Guerra y Marina que por la misma razón dictase sus órdenes para que "en todos y cada uno de los vapores de la carrera, se remitan 400 o 500 sacos de cebada; que esta misma remisión se haga en los transportes nacionales cuando vengan en comisión, con tal que este peso no los recargue, pues deben conservarse siempre marineros".

Por otro lado, también ordenaba Prado que se activase el envío de los 6/Dahlgren que había pedido de antemano.

El 10 de octubre, el Ministro Mendiburu ordenaba al Comandante General de Marina dar cumplimiento exacto a las disposiciones anteriores, debiéndose comunicar a la Dirección Suprema de la Guerra de todo lo hecho para que ello se verificara con prontitud y puntualidad.

B. LA ÚLTIMA ETAPA DE LA CAMPAÑA NAVAL

9. LA QUINTA Y ÚLTIMA EXPEDICIÓN DE LA CAMPAÑA NAVAL[146]

9.1. CONSTRUYENDO EL 8 DE OCTUBRE

En el párrafo 8.5 se ha tratado las operaciones realizadas para reforzar las fuerzas terrestres en Tarapacá, descripción que llega hasta el 1° de octubre. A continuación se detallará los acontecimientos que llevarán a la víspera de aquella fecha.

9.2. LA CARTA DE INSTRUCCIONES DE PRADO Y SU EJECUCIÓN

El 30 de setiembre, inmediatamente después que el CONVOY 3 llegara a Arica, Prado emitió las Instrucciones a que debería sujetarse el contralmirante don Miguel Grau en la expedición que se le encargó sobre el enemigo, y que a la letra dicen:

"1° El monitor *Huáscar*, la corbeta *Unión* y el transporte *Rímac*, saldrán inmediatamente en convoy bajo las órdenes del contralmirante don Miguel Grau.

2° Se dirigirán a Pisagua y desembarcarán allí a los jefes, oficiales y bultos pertenecientes al ejército boliviano.

3° Concluido el desembarque, se dirigirán inmediatamente a Iquique y desembarcarán las fuerzas que lleva el *Rímac*, en el que se embarcará toda la madera que allí existe con destino a ese puerto de Arica. Una vez el *Rímac* con la madera embarcada, se vendrá inmediatamente a este puerto.

4° Concluido el desembarque, el *Huáscar* y la *Unión*, ambos bajo las órdenes del almirante Grau, zarparán con destino a Tocopilla, adonde llegarán en la noche; y si existiese allí algún blindado enemigo, el almirante Grau mandará aplicarle el torpedo que con tal objeto va embarcado a bordo del *Huáscar* bajo la dirección de don N. Haigh encargado de su manejo y aplicación.

5° Si no hubiese blindado en Tocopilla, pero sí algún otro buque enemigo, el almirante Grau lo tomará, inutilizará o echará a pique, según las circunstancias.

6° En cualquiera de estos dos últimos casos, el almirante Grau resolverá si conviene dirigirse a Antofagasta en busca de algún blindado sobre el cual aplicar el torpedo, o en caso de no encontrarlo cometer o no alguna otra hostilidad, según su juicio.

7° En ningún caso comprometerá el almirante Grau algunos de los buques de su mando; y si encontrase buques enemigos en el tránsito,

solo se batirá con fuerzas inferiores, salvo encontrarse en imposibilidad de retirarse ante fuerzas superiores, en cuyas circunstancias cumplirá con su deber.

Arica, setiembre 30 de 1879.

Adición.- No siendo posible la aplicación de los torpedos a causa de la claridad de las noches, queda sin efecto todo lo relativo a ellos. El almirante Grau cometerá entre Tocopilla y Coquimbo, todas las hostilidades que fuere posible y las operaciones que a su juicio puedan ejecutarse con algún éxito, observando siempre lo prevenido en el artículo 7°. *PRADO. M. ÁLVAREZ*".

Dando cumplimiento a esas instrucciones, los tres buques zarparon de Arica iniciando la 5ta. y última Expedición de la Campaña Naval, de la cual se ha preparado la síntesis siguiente y la respectiva ilustración, en lo que respecta a la fuerza naval peruana, y que se basa en los asientos en el *Diario de Bitácora* del miércoles 1° hasta el martes 7 de octubre, y los diversos partes presentados por sobrevivientes del Combate Naval de Angamos. Para facilidad, como antes, al grupo de tarea *Huáscar* y *Unión* se le llamará GT-5, hasta momentos antes del Combate Naval de Angamos, en que se les individualizará. Queda entendido que los tres buques recalaron en Pisagua e Iquique como estaba ordenado. En esta oportunidad, hay tres corresponsales embarcados en la *Unión*: José Rodolfo del Campo de *El Comercio*; M.F. Horta de *El Nacional,* y B. Neto de *La Patria*. Cuando se trate del Combate Naval de Angamos, también se tendrá en cuenta el relato del corresponsal de *El Mercurio*, embarcado en el *Loa*, el cual ofrece comentarios de oficiales chilenos y de los prisioneros del monitor:

FECHA	ACTIVIDAD O HECHO
Miércoles 1° de octubre	Después de sostener Grau y García y García una reunión para coordinar la manera de cumplir con las instrucciones del Director Supremo de la Guerra, a las 3.10 a.m. zarparon de Iquique el *Rímac*, *Huáscar* y *Unión*, con dirección Norte, pero a las 5.30 a.m. mientras que el *Rímac* siguió viaje hacia Arica, el *Huáscar* y la *Unión* conformando el GT-5, cambiaron de rumbo primero al Oeste y luego al SSO, para alejarse a unas 25 millas de la costa, y evitar su avistamiento desde tierra. Andar del GT-5 entre7/8 mph. A las 11.30 p.m. enmienda al SSE.
Jueves 2 y viernes 3 de octubre	El GT-5 continuó viaje al Sur, a media velocidad. Entre 12-4 p.m. del jueves los timoneles del monitor realizaron

	ejercicios de cambio de gobierno a mano con aparejos, tanto por falla del timón de combate, como por falla del timón de gobierno en el alcázar. El teniente Santillana registró en su guardia de 8-12 p.m. del jueves que el Orto de la Luna se produjo a las 8.32 p.m. La claridad que produjo quizás fue el motivo que indujera a Prado a incluir el párrafo "Adición" en sus Instrucciones. Entre 9.00-10.30 a.m. del viernes el GT-5, detiene su marcha para que en el monitor se cambie empaquetadura a una válvula de vapor. A 3.10 p.m. la *Unión* descarga su batería, y en el monitor ejercicio de cambio de gobierno a mano.
Sábado 4 de octubre	A las 9 a.m. avistaron un vapor cerca de costa. Zafarrancho de combate en ambos buques. La *Unión* lo interceptó y la visita la practicó el teniente Felipe de la Torre Bueno, aunque Grau también envió una embarcación con otro oficial con el mismo objeto. Era el *Chala* de la P.S.N.C. en viaje de Valparaíso a Antofagasta. El Capitán y el contador, guardaron la más completa reserva. El acto se realizó cerca de caleta Sarco, adonde se dirige el GT-5, llegando a 11 a.m. Fondeados había dos veleros, que reconocidos resultaron ser uno de ellos, el bergantín-goleta *Coquimbo* con bandera inglesa, pero cuya nacionalidad chilena se estableció merced a la documentación presentada. Su carga era de harina y otros artículos. Se le capturó y asignó una dotación de presa a cargo del teniente 1° Arnaldo Larrea de la corbeta, de los aspirantes A. de la Haza de la corbeta y D.S. Rivera del monitor, más 7 tripulantes, de los cuales 3 eran del monitor, para el viaje al Callao y juicio de presas. El capitán y su tripulación de 4 hombres pasaron al *Huáscar* por seguridad. Hay registro de que fueron desembarcados el 8 de octubre después del combate. El otro velero era la goleta *Emilia*, con bandera norteamericana, en lastre. A las 3.30 p.m. luego de que el monitor sacara a remolque al bergantín y lo dejara navegando rumbo a su destino, el GT-5 reanudó marcha al Sur, hacia Coquimbo, navegando cerca de costa. A las 11.30 p.m. se avistó el faro de Coquimbo y se navegó en su demanda.
Domingo 5 de octubre	A la 1.30 a.m. el GT-5 ingresó a Coquimbo y permaneció allí hasta las 2.30 a.m., aparentemente sin ser descubierto, ni producirse acciones de fuerza por lado alguno, aunque del Campo y Neto comentaron que se notó agitación e inquietud en la población. En su guardia de 12-4 a.m. el teniente Diez Canseco anotó: "cañones del

ACCIONES NAVALES CHILENAS EN SETIEMBRE / OCTUBRE

El 30 de setiembre de 1879, la escuadra chilena se encuentra reunida en Mejillones, con su Comandante en Jefe, G. Riveros, que retiene el mando del *Blanco*. En cumplimiento de órdenes de R. Sotomayor, zarpa el 2 de octubre, hacia un punto situado a 60 millas al Oeste de Arica para, desde allí, cumplir con el plan de atacar de noche y por sorpresa con lanchas-torpedo, al *Huáscar* y *Unión*. Se compone de 1ra. División: *Blanco*, *Covadonga* y *Matías Cousiño*; 2da. División *Cochrane*, *O'Higgins* y *Loa*. El 3 de octubre Riveros alcanza el punto citado. Problemas en la maniobra de lanchas, difieren la operación y sólo en las primeras horas del 5 llegan Arica. Riveros estima que la sorpresa se ha perdido, que el ataque no se puede hacer, pues los buques blanco no se encuentran Arica. Decide regresar a Mejillones. Antes de iniciar el retorno, la *Pilcomayo* tiene una escaramuza artillera con la *O'Higgins*. Las Divisiones regresan separadamente, llegando la 2da. a Mejillones el 6, y el 7 la 1ra. El conocimiento de los desplazamientos del GT-5, llevan a Sotomayor a emitir nuevas instrucciones el 7, para cumplirse el 8, con resultados positivos en su ejecución.

OFENSIVA NAVAL PERUANA EN SETIEMBRE / OCTUBRE
5ta. EXPEDICIÓN DE LA CAMPAÑA NAVAL INCURSIÓN DEL *HUÁSCAR* Y *UNIÓN* (GT-5)

El 1ro. de octubre, después de haber desembarcado en Iquique, la víspera la División, Bustamante, zarpan para el Norte *Rimac*, *Huáscar* y *Unión*. A las 5 a.m. el *Huáscar* y la *Unión*, conformando un Grupo de Tarea que por convención se le llama GT-5, enrumba al Sur para cumplir las instrucciones del 30 de setiembre del Director Supremo de la Guerra. El *Rimac* regresa a Arica, a donde arriba el mismo dia. En su travesia al Sur, el GT-5 navega a media velocidad, lejos de la costa. A la altura de Peña Blanca el dia 4, reconoce Vapor *Chala*; luego ingresa a Sarco en donde captura el velero *Coquimbo*, y reconoce barca norteamericana *Emilia*.
El GT-5 procede a Coquimbo el 5, reconoce el puerto y buques de guerra *Pensacola*, de EE.UU. y *Thetis*, de Inglaterra. Luego de permanecer una hora, el GT-5 procede a Tongoy en donde ingresa y reconoce al vapor *Cotopaxi*, inglés, y poco después al *Ilo*, inglés. Desde aquí Grau decide regresar al Norte.
A poco de salir de Tongoy, el GT-5 detiene su marcha para permitir que el monitor repare falla de máquinas, superada la cual prosigue el viaje. El 7, el monitor experimenta otra vez, falla en su máquina, que repara y al mismo tiempo recibe de la corbeta 25 tons. de carbón. Sigue viaje al Norte, regulando velocidad para arribar en las primeras horas del 8 en Antofagasta.
En este dia se produce el Combate Naval de Angamos. La *Unión* consigue evadir la persecución y llega el 9 a Arica, en donde informa de la suerte corrida por el monitor, ignorando hasta ese momento el desenlace final.

Escuadra chilena
GT-5
Etapa al Sur
GT-5
Etapa al Norte

RESULTADO DE LA 5ta. EXPEDICIÓN DE LA CAMPAÑA NAVAL HASTA ANTOFAGASTA
1-8 octubre de 1879

Horas navegadas: 366 (*Huáscar* 174; *Unión* 192)

Millas navegadas: 2370 (*Huáscar* 1050; *Unión* 1320)

Puertos visitados 3: Sarco, Coquimbo, Tongoy.

Buques reconocidos 8: *Chala*, *Coquimbo*, *Emilia*, *Pensacola*, *Thetis* *Cotopaxi*, *Ilo*, uno no identificado.

Buques Capturados 1: bergantin – goleta *Coquimbo* en Sarco.

Acciones de guerra: Combate de Angamos el 8 de Octubre, que culmina con la muerte de Grau, varios jefes, oficiales y tripulantes, y captura del *Huáscar*.
Unión logra llegar a Arica.

Varios: En el viaje de regreso, a partir de Tongoy, el monitor comienza a experimentar, en dos oportunidades, fallas en máquinas. También escasez de carbón. Ambas limitan su andar y autonomia. Entre el 2-5 de octubre, los chilenos tuvieron indicios y confirmación de los desplazamientos del GT-5, y teniendo una posición favorable en Mejillones, interceptan su marcha de Antofagasta hacia el Norte.

ARICA A VALPARAÍSO

Escala aprox. 1 : 5´000 000

PROYECCIÓN MERCATOR

0 50 100 150 200

MILLAS NAÚTICAS
(En Lat. 24°30'S.)

Punto de llegada

30 setiembre, viaje Arica-Iquique del *Rimac* que conduce División Bustamante, con escolta del *Huáscar* /*Unión*.

1ro. Octubre, después desembarco tropas, zarpan de Iquique a 4 a.m. para Arica, *Huáscar* / *Unión* forman GT-5 y se dirigen al Oeste y luego al Sur, alejados de la costa.
El *Rimac* regresa a Arica.

7 octubre 10 p.m. zarpa División Riveros para patrullar acceso a Antofagasta

7 octubre a 12 de la noche zarpa División Latorre para patrullar linea al Oeste de Mejillones hasta 20 millas.

Linea de patrullaje

A las 12 de la noche del 7 GT-5 avista luces de Antofagasta.
Ver croquis aparte

A 10 p.m. del 7 reconocen vapor de la carrera en viaje al Sur.

GT-5 se detiene el 7 a 9 a..m. Monitor repara máquinas. Corbeta le entrega 25 tons. de carbón. Siguen al Norte regulando velocidad para ingresar en Antofagasta en las primeras horas del 8.

4 octubre, frente a Peña Blanca GT-5 reconoce vapor *Chala*.

GT-5 ingresa caleta Sarco. Captura velero *Coquimbo* que envia al Callao con dotación de presa.

5 octubre GT-5 ingresa a Coquimbo. Presentes *Pensacola* y *Thetis*.

GT-5 se detiene en la tarde del 5 frente a punta Coquimbo. *Huáscar* repara máquinas. Continúa viaje al Norte.

5 octubre, GT-5 ingresa a Tongoy. Reconocen vapor *Cotopaxi*. Poco después al *Ilo* en viaje al Norte.

Variación magnética 12° E.

OCEANO PACIFICO

TACNA
ARICA
PISAGUA
IQUIQUE
Pta. Grueso
Huanillos del Perú
Río Loa
TOCOPILLA
Cobija
MEJILLONES
2 octubre a 7.30 a.m. vigia de Mejillones informa avistamiento a 40 millas que supone sea el GT-5 navegando al Sur.
Pta. Angamos
Pta. Tetas
ANTOFAGASTA
Pta. Jara
El Cobre
Blanco Encalada
TALTAL
Pan de Azúcar
Chañaral
CALDERA
Río Copiapó
Carrizal Bajo
HUASCO
Cta. Peña Blanca
CTA. SARCO
COQUIMBO
BA. TONGOY
VALPARAÍSO
SANTIAGO

Escuadra chilena
1ra. División
Rimac
2da. División

79° 78° 77° 76° 75° 74° 73° 72° 71° 70° 69° O
18° S 19° 20° 21° 22° 23° 24° 25° 26° 27° 28° 29° 30° 31° 32° 33° S

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

	puerto mudos y todo lo contrario los perros, resultado de las carreras y alarma de la población". Ambos buques se acercaron bastante a tierra, pero no hubo reacción a pesar de ser un puerto fortificado. Estaban fondeados los buques de guerra *Pensacola* de Estados Unidos, y *Thetis* de Inglaterra, un pontón y 6 mercantes. A las 3.15 a.m. el GT-5 enrumbó a Tongoy, adonde recaló a las 11 a.m. En Tongoy, encontraron al vapor *Cotopaxi* de la P.S.N.C. El GT-5 aguantado sobre máquinas. El comandante Carbajal acompañado del teniente Palacios efectuaron la visita de registro. A 11.45 a.m. el Comandante General de la 2da. División Naval se constituyó en el *Huáscar*. El *Cotopaxi* salió rumbo al Sur. A las 12m. se avistó humo de vapor con rumbo Norte, y el GT-5 navegó en su demanda. A 1.30 p.m. la *Unión* lo interceptó y visitó, resultando ser el vapor *Ilo* de la P.S.N.C. Entretanto, el *Huáscar* recibió de la *Unión* material de jebe para reparar válvula malograda, lo que concluyó a 5 p.m. Comenta Carbajal en su parte sobre el 8 de octubre, que ninguno de los capitanes de los vapores citados, accedió a proporcionar información oral, o periódicos. Terminada la reparación, el GT-5 reinició navegación hacia el OSO y a las 7 p.m. decidió Grau regresar al Norte, ante comentario que se obtiene en el vapor *Ilo*, según relata el aspirante F. Sotomayor, de que tropas chilenas habrían desembarcado cerca de Iquique y se estaba combatiendo. Pero, según García y García, tocando antes en la punta de Coquimbo, mientras se practicaban algunas reparaciones en la máquina del *Huáscar*. Entre 6-8 p.m. avistaron faro de Coquimbo a la cuadra por estribor, pero a distancia. Está claro entonces, que de acuerdo a los partes peruanos consultados y el *Diario de Bitácora*, que prácticamente el GT-5 se mantuvo en la latitud de Tongoy.
Lunes 6 de octubre	El GT-5 continuó navegación al Norte a velocidad de 8 a 8.5 mph. A las 7 a.m. en el *Huáscar* ejercicio de artillería.
Martes 7 de octubre	El *Huáscar* se preparó para recibir carbón de la *Unión*. A las 9 a.m., cuando el GT-5 se encontraba a más de 60 millas de la costa, se detuvo y procedió al reabastecimiento de carbón del monitor usando su falúa y chinchorro. También realizó algunas reparaciones en máquinas. El comandante Grau fue a la *Unión*. A la 1 p.m. terminó la faena de carbón. Recibidos 300 sacos (25 toneladas). Grau regresó al monitor. Se izaron embarcaciones. A 1.10 p.m. el GT-5 reinició viaje al Norte. Velocidad 8 a 8.5 mph. A las 3 p.m. ejercicio de

	artillería. (El asiento de 12-4 p.m. del martes 7 de octubre, página 352, firmado por el teniente Palacios, es el último registro en el *Diario de Bitácora*). A las 10 p.m. se avistó luz de un vapor y a las 10.30 p.m. se le reconoció como vapor de la carrera en rumbo al Sur.

Es interesante consignar el concepto del contralmirante R.P. Rodgers, Comandante de la Fuerza Naval de Estados Unidos en la Estación del Pacífico, cuya insignia enarbolaba en el *Pensacola*, al informar el 5 de octubre al Secretario de Marina R.W. Thompson, sobre la incursión del GT-5 en Coquimbo. Decía así:

"Anoche a las 2.am. el blindado peruano *Huáscar* y la corbeta *Unión*, casi del porte del *Alaska*, pero fuertemente artillado con cañones rayados, fueron avistados al entrar a este puerto. La Luna estaba alta y grande, la noche totalmente en calma y la mar llana. Estos dos buques, navegando muy despacio, en "perfecto silencio", en oscurecimiento, pasaron por nuestro costado de estribor a un cable (200 yds.) de distancia, y se detuvieron entre nosotros y las baterías, pero dejándonos fuera de la línea de tiro.

Allí permanecieron durante casi media hora, reconociendo probablemente el puerto, quizás con la esperanza de encontrar fondeado algún transporte chileno.

Estaban a menos de tres cables (600 yds.) de distancia de las baterías chilenas, una de las cuales tenía un cañón de a 150 libras Armstrong o Woolwich, y otra un cañón largo de a 64 libras. La sombra de las colinas ocultaban esos cañones y puede que no fueran vistos desde a bordo. Los buques peruanos estuvieron parados a 600 u 800 yardas de los cañones, un blanco perfecto, pero no hubo disparos.

Habiendo cumplido con su propósito, los buques se retiraron tan tranquilamente como habían entrado. El silencio y lo deliberado de este hecho, y la "manera con que fueron maniobrados los buques, nos impresionó favorablemente, e indicaba buena disciplina".

Estos buques producen en los chilenos gran molestia e inquietud, amenazando continuamente sus comunicaciones. Es difícil esperar que puedan escapar por mucho tiempo a la superioridad naval del enemigo; pero la molestia e inquietud que producen es muy significativa del gran poder que dos buques pueden producir sin son más veloces que la flota de sus adversarios.

Estábamos a la espera de estos buques, pues en tierra se nos había comentado que un telegrama había informado de su avistamiento frente a la costa en la mañana".

Es significativo este informe, pues sin sospechar que 72 horas después se produciría el Combate Naval de Angamos, Rodgers alaba la

disciplina y maniobra de los buques y su osadía al penetrar en un puerto fortificado que nada hizo, probablemente con instrucciones para no perturbar su regreso al norte y permitir la interceptación del GT-5.

Antes de tratar del histórico Combate Naval de Angamos, se hará algunos comentarios de las ocurrencias, y se ampliará con las operaciones de la escuadra chilena, también hasta el 7. Lo sucedido el 8 de octubre se tratará aparte.

Como puede apreciarse, las operaciones del 1 al 7 de octubre no tuvieron trascendencia alguna, aparte de la captura del bergantín-goleta *Coquimbo*, y de alertar a todos los organismos y fuerzas de Chile a través de la red telegráfica.

Horta en sus comentarios del día 5, escribió:

"Estábamos al fin de la expedición sin haber obtenido el éxito ambicionado. Sin embargo, nos queda el honor del viaje. El contralmirante Grau, y el comandante García y García habían tomado todas las medidas tendentes al buen éxito de sus planes, pero éstos habían fracasado. ¿Por qué? He lo difícil de decir, y que solo se puede explicar con aquel dicho popular de que "el hombre propone y Dios dispone".

No habíamos encontrado ningún transporte enemigo ni ninguna corbeta a quien presentar combate. El propósito y la realización del viaje por sí solo, a las costas enemigas, cuando sabíamos que sus naves la cruzaban, completamente repuestos de sus averías, constituía un verdadero triunfo: el de la audacia.

¿Dónde estaba el enemigo? ¿Había efectivamente desembarcado en nuestro territorio, y sus blindados y corbetas protegían ese desembarco? Era dable suponerlo todo y creer únicamente lo razonable, y que más se acercase a lo posible".

Storace consigna para el día 5 de octubre esta opinión: "Expedición inútil cuanto dañosa para nosotros y la Patria". Frase admonitoria de lo que vendría tres días después.

Por lo pronto, el *Huáscar* comenzaba a dar problemas en su máquina, y en existencia de carbón, que limitaba su andar y autonomía.

B. Neto, Corresponsal de *La Patria* a bordo de la corbeta, escribió para su diario desde Iquique, con fecha 13 de octubre, una reseña sobre lo que presenciara, y de ella se han tomado algunos pasajes. Así, dice, por ejemplo, que durante la navegación de Iquique al Sur, el *Huáscar* seguía las aguas de la *Unión* más o menos a una milla de distancia, en tanto que por la noche, el monitor pasaba adelante y daba el rumbo.

Pero, lo más interesante de su relato en esta etapa, es la descripción que hace de la visita de Grau a la corbeta, mientras se efectuaba el transbordo de carbón y la reparación de las máquinas. Así escribió Neto:

"En esos momentos atracó a nuestro costado una falúa conduciendo al noble y valeroso contra-almirante Grau. Al trazar este nombre querido siento a mis ojos agolparse las lágrimas y apreso el corazón. ¡Le tengo tan presente! La simpatía y admiración que sentía por él en esos momentos hacíamos consagrar tal atención a su persona, que han quedado en mi alma imborrables los pormenores de aquella que debía ser la última entrevista en este mundo donde ha dejado como marino y como patriota grandiosos e imperecederos recuerdos.

Todos lo recibimos en la escala. Saltó a bordo repartiendo afectuosos apretones de manos entre sus compañeros y amigos; y pasó a la cámara con el señor García y García y el comandante Portal.

Era la hora del almuerzo, así que pocos minutos después vinieron a llamarnos a todos los que comíamos en la mesa de los expresados jefes; y éramos el segundo comandante señor Salaverry, el capitán de fragata señor Pérez, el comandante doctor Flores Guerra, el teniente de la Torre Bueno y el que esto escribe.

Con aquella afabilidad y modestia que empleaba en todos sus actos, comenzó Grau por demostrar su complacencia de hallarse a bordo al par que lamentaba que hubiera elegido una excursión que no prometía grandes resultados.

Yo me apresuré a intentar demostrarle, que dadas las condiciones en que se encontraba nuestra marina, expedicionar por aquellas alturas, a las puertas de Valparaíso burlando a la escuadra chilena, era algo muy satisfactorio y glorioso que complacía y llenaba de orgullo al país y al ejército. Además mi jefe, decíale en son de cháchara, ya tenemos una presa.

- Eso no vale ni el carbón que hemos gastado en el viaje, me contestó sonriendo.
- Pero la vamos a hacer ahora, exclamó el comandante Portal siguiendo la broma, ¡Esta sí que será importantísima!
- ¿Cuál ? preguntó Grau.
- La *Chacabuco*, donde está Viel tu concuñado, y como se descuide la echamos a pique.
- Sí señor, nada de conmiseraciones como con el *Matías Cousiño*, dijimos algunos.
- ¡Ay, es que yo quería llevármelo! replicó Grau cogiendo al vuelo la indirecta.

Y a propósito de Viel, me refirió las persecuciones que había sufrido en Chile el capitán de uno de los vapores, a quien había encomendado la entrega de una carta a la esposa del marino chileno, hermana como se sabe de su señora, en la cual no se hablaba una sola palabra de política. Así han correspondido nuestros enemigos a la caballerosidad e hidalguía del ilustre mártir.

Enseguida versó la conversación sobre la bola que nos habían endilgado de desembarco en Iquique; sobre la tremenda alarma en Coquimbo y varios otros incidentes del viaje.

A cabo de un rato, desentendiéndose de nuestra charla de sobremesa y dirigiéndose al Señor García y García, exclamó:

- Esta noche recalamos en Antofagasta

Como la conversación recaía ya sobre asuntos importantes del servicio, excepto aquel y el comandante Portal nos levantamos de la mesa todos los demás a fin de dejarlos en completa libertad y sosiego acordar lo conveniente.

El comandante Flores Guerra y yo nos fuimos a la cámara de oficiales. Cuando después de algunos momentos subimos a cubierta nos encontramos con Portal, que nos dijo con toda solemnidad: "Los saludo a ustedes muy afectuosamente en nombre del señor contralmirante Grau".

!Se había ido!

!Quién hubiera imaginado que habíamos perdido de dar al noble y esclarecido marino el último, el eterno adiós!"

Nuevamente Horta escribe en torno al día 7:

"Navegamos en dirección a Antofagasta, en cuyo puerto Grau ha decidido penetrar en la madrugada para sorprender los transportes y corbetas ahí fondeadas, y presentar combate a las baterías de tierra. Era una empresa tan audaz como temeraria, y no sabemos hasta qué punto estaba en armonía con los conceptos de la prudencia, pues ignorándose el paradero del grueso de la escuadra enemiga, podían ser falsas las noticias que hasta entonces habíamos obtenido de una manera confusa y hallarse ésta en el puerto adonde íbamos a recalar. Pero el contralmirante ambicionaba nuevos laureles para nuestros marinos, nuevas victorias para su nave, llevando a su regreso a Arica un hecho notable que señalase de una manera profunda esta expedición, emprendida bajo auspicios desfavorables, y que hasta entonces no había producido los resultados ambicionados. Era probable que en Antofagasta y en los puertos de Chile, el telégrafo hubiese comunicado la presencia de nuestras dos naves en la costa, y que la escuadra enemiga estuviese prevenida".

Horta no se equivocaba en estas dos últimas apreciaciones.

9.3. OPERACIONES DE LA ESCUADRA CHILENA[147]

En el párrafo 3.2.1.5 se ha dado una síntesis de la situación orgánica y actividades de la escuadra chilena durante agosto hasta fines de setiembre, una de las cuales estuviera dedicada al reconocimiento de la costa de Tarapacá y norte de Arica hasta Ilo, de lo cual tuvo conocimiento el Director Supremo de la Guerra, como también el Gobierno en Lima, a estar por la nota del Comandante General de Marina al Director de Marina, dando cuenta de un oficio del 17 de agosto del capitán de puerto de Ilo que informaba de la presencia en esa fecha, de tres buques chilenos: *Blanco, Magallanes* e *Itata,* y de "la actitud

tomada por el pueblo para repeler cualesquier ataque enemigo, permitiéndome llamar la atención de US. sobre la parte a que se refiere el comportamiento de todos los extranjeros residentes en ese puerto, y muy particularmente de los pertenecientes a la colonia italiana".

Por otro lado, la campaña de Tarapacá estaba definida, y cada día su iniciación se acercaba más. Según Bulnes, había ya un ejército provisto; listo bajo el punto de vista de la preparación militar; una escuadra limpia que había recuperado su andar normal y un plan definitivo de invasión. Por otro lado, el 20 de setiembre zarpó de Valparaíso para Antofagasta, el convoy que llevaba un Ejército Expedicionario. Era el último gran esfuerzo de la Nación antes de poner en movimiento a toda su fuerza invasora. Llegó a dicho puerto el 25 de setiembre y estuvo compuesto por el *Limarí*, *Matías Cousiño*, *Huanay*, *Paquete del Maule, Santa Lucía* y *Toltén*, escoltados por el *Cochrane*, *O'Higgins*, los transportes armados en guerra *Loa* y *Amazonas*. En este último izó su insignia el nuevo comandante en Jefe de la Escuadra, capitán de navío Galvarino Riveros, quien además asumiría el comando del *Blanco,* que se encontraba en Mejillones, limpiando sus fondos y reparando sus calderas, en compañía de la *Covadonga*.

Según informe del General en Jefe, general Escala, el convoy transportó 2,740 hombres, una parte del ejército del centro, concluyendo como sigue:

> "Con esta tropa, el Ejército de Operaciones que está bajo mis órdenes queda en un pie de fuerza como jamás lo ha tenido Chile y abrigo la plena confianza de que por su espíritu, por su número y su disciplina es bastante poderoso para llevar la guerra al territorio peruano e imponer a nuestros enemigos una paz tan honrosa como útil".

La travesía del convoy se realizó sin interferencia alguna. Por el contrario, la preocupación peruana durante todo setiembre, como se ha visto, fue el reforzamiento del Ejército de Operaciones del Sur, y a ese fin estuvo dedicado su escaso y débil poder naval.

El mismo 25 de setiembre, en que el convoy llegó a Antofagasta, Riveros destacó al *Cochrane* a Mejillones para proporcionar protección y ayuda al *Blanco* durante las reparaciones que se le estaban practicando en ese puerto, y además pidió al Ministro de Guerra y Marina en campaña, Sotomayor, postergar el envío del *Blanco* a Valparaíso para reparaciones, solicitud que no fue aceptada. Los efectivos del ejército fueron desembarcados el 26 de setiembre.

Estando aún Riveros en Antofagasta, el Gobierno de Chile pidió a

Sotomayor que convocase a una Junta de Guerra para consultar varios cursos de acción respecto al objetivo de invasión. Es oportuno mencionar que todo el debate Antofagasta-Santiago se llevó a cabo por el telégrafo, acelerando así la decisión. Los cursos de acción planteados fueron:

"1. Si sería posible, sin grandes riesgos, efectuar, aún sin estar destruidas las naves peruanas, la expedición terrestre.
2. Cuáles los medios de darle seguridad para el caso de que los buques peruanos pretendieran atacar el convoy.
3. Cuál la vigilancia que había que establecer a fin de que si dichos buques aparecieran en nuestras costas pudieran ser perseguidos por los nuestros, no obstante la seguridad con que debe contar el Ejército".

La Junta se reunió en la noche del 26 de setiembre bajo la presidencia de Sotomayor, con la asistencia de jefes del Ejército y Armada, del Secretario de Escuadra y del Secretario de Ejército, como sigue:

Por el Ejército: general Escala, general Baquedano, coronel Sotomayor, Secretario Vergara.

Por la Armada: capitán de navío Riveros, Comandantes Thompson, Montt, Castillo y Secretario Lillo.

Según las órdenes de Santiago, se exigió reserva de todos los presentes, bajo palabra de honor.

El Gobierno, sin embargo, había adelantado opinión, esto es, "que consideraba no solo preferible sino necesario que si el ataque al *Huáscar* en Arica no daba resultado favorable, el Ejército se pusiera en campaña, cuidando en lo posible de proteger su línea de abastecimiento".

Bueno es recordar en este punto cuál era el poder combatiente relativo naval en el Teatro del Sur. PERÚ: blindados *Huáscar* y *Manco Cápac* (solo para defensa de puerto); de madera, *Unión* y *Pilcomayo*. CHILE: blindados *Blanco* y *Cochrane*; de madera, *O'Higgins* y *Covadonga*; transportes armados en guerra, *Loa* y *Amazonas*.

En realidad, la superioridad estaba concentrada en los blindados chilenos, de los cuales el *Cochrane* estaba recién reparado y en sus pruebas de velocidad alcanzó un andar de 12 m.p.h. El *Blanco* en Mejillones estuvo sometido durante una semana a una precaria reparación, solo de calderas, y limpieza del casco con buzos. Su andar no pasó de 9 m.p.h. Los barcos de madera chilenos estaban recién reparados y cambiadas sus calderas, aunque en Valparaíso estaba la *Chacabuco* por cambio de calderas, y la *Magallanes* por carena y reparación de calderas. El *Loa* y *Amazonas* estaban considerados como cruceros armados, y el *Cousiño* estaba recién reparado.

La escuadra chilena se organizó en dos divisiones, como sigue:

1ra. División

Blanco	Capitán de navío G. Riveros, jefe de la Escuadra, de la división y del blindado. Mayor de Órdenes de la Escuadra capitán de corbeta Luis. A. Castillo.
Covadonga	Capitán de corbeta Manuel J. Orella
Matías Cousiño	Capitán mercante A. Castleton

2da. División

Cochrane	Capitán de fragata Juan J. Latorre
O'Higgins	Capitán de corbeta Jorge Montt
Loa	Capitán de corbeta Javier Molina

Después de debatir los tres cursos de acción posibles y el predeterminado del Gobierno, la Junta llegó a la decisión siguiente:

> "Que no había grave riesgo para que el ejército expedicionase, aunque no se hayan destruido los buques enemigos, siempre que sea convoyado por toda la Escuadra".

Según comenta G. Bulnes, votaron en contra el coronel Sotomayor y Thompson, comandante del *Amazonas*, pero hubo unanimidad en cuanto a incursionar primero sobre Arica durante un periodo de unos 20 días, tiempo suficiente para reunir todos los medios de la campaña. La propuesta de un ataque al Callao quedó diferida.

Rafael Sotomayor telegrafió a Santiago estar conforme con lo acordado por el Consejo, "porque abrigo temores de los peligros que encierra para el Ejército la inmediata estación", es decir, que en el verano de 1880 se desarrollara alguna epidemia en el Ejército de Antofagasta e hiciere imposible la campaña en el caliente desierto de Tarapacá.

El 28 de setiembre el Gobierno contestó a la Junta de Guerra, en otro telegrama firmado por todos los ministros, como sigue:

> "Aceptamos por completo lo acordado conforme al telegrama cifrado de hoy".

Así, pues, la invasión de Tarapacá debería realizarse entre el 10 y el 12 de octubre, pero en el intervalo la Escuadra incursionaría sobre Arica para destruir y/o capturar el *Huáscar*.

El 28 de setiembre zarpó para Mejillones el *Amazonas* junto con el *Copiapó*. En el primero viajó Riveros con su Estado Mayor, y ya en Mejillones asumió el mando del *Blanco*, e izó su insignia. El mismo 28 en la noche, llegó a Mejillones la *O'Higgins*, luego de realizadas algunas reparaciones en Antofagasta.

Pero Riveros no llegó a Mejillones con las manos vacías. En efecto,

el 17 de setiembre había recibido las instrucciones a las que debía ceñirse para cumplir con el propósito del Gobierno, y que firmaba el Ministro del Interior, Domingo Santa María, que hacía las veces de Ministro de Guerra y Marina por encontrarse el titular, Rafael Sotomayor, en Antofagasta. Así, cuando el 28 en Mejillones, Riveros izó su insignia en el *Blanco* cuyo comando también asumió en lugar de López, tenía la tarea de incursionar de inmediato sobre Arica durante un periodo de 12 días, y apoyar luego, la invasión del territorio peruano.

Esas instrucciones, que eran muy distintas a las que recibiera J. Williams R. al inicio de la guerra, decían como sigue:

"1. Estando decidido el Supremo Gobierno a hostilizar por todos los medios posibles a la Escuadra peruana, aprovechando la indisputable superioridad que se tiene sobre ella, VS. procederá a realizar este propósito, persiguiendo a los buques enemigos por los medios adecuados y donde quiera que se encuentren. Para este efecto, VS. procederá o con todos los buques que forman nuestra escuadra manteniéndolos reunidos, o dividiéndolos, si así lo creyera VS. conveniente para las operaciones que debe ejecutar.
2. Si VS. dividiese la escuadra, tendrá el mando de la división que VS. separe el jefe más antiguo de ella, pero subordinándose a las instrucciones que VS. de acuerdo con el Secretario de la Escuadra debe trasmitirle.
3. Si los buques peruanos no pudiesen ser habidos en la costa o en alta mar y solo se les encontrara resguardados bajo las baterías de algún puerto, allí procederá VS. a atacarlos, siendo de cargo de VS., y previa la diligencia de que más adelante se hablará, determinar la hora y manera, y demás circunstancias que deben consultarse para el ataque.
4. Si el puerto en que los buques peruanos se refugiasen fuere el de Arica, VS. no trepidará en atacarlos allí mismo en conformidad a lo indicado en el artículo anterior; pero si el puerto fuere el Callao, donde los medios de defensa parecen superiores, VS. emprenderá el ataque siempre que creyese que puede efectuarlo con ventaja y que dispone de los elementos necesarios para ello.
5. Antes de atacar VS. a los buques peruanos que se encuentren en algún puerto fortificado y siempre que tuviera que intentar alguna operación marítima riesgosa que pueda comprometer la suerte de uno o varios de nuestros buques, VS. reunirá un consejo de guerra, compuesto de todos los jefes que tienen el mando de los respectivos buques y del Secretario de VS. En este consejo, como en cualquiera otra reunión, en el que el Secretario tendrá siempre voto consultivo, se levantará una acta en la que se consignarán de una manera somera,

pero precisa, las opiniones emitidas por cada uno de dichos jefes y la resolución adoptada por VS. Tiene VS. en este consejo voto resolutivo.

6. Las operaciones marítimas deben emprenderse con la celeridad posible, a fin de que, batida la escuadra peruana, pueda nuestro ejército movilizarse en el acto e invadir el territorio enemigo. Para este efecto, una vez que VS. hubiere batido al *Huáscar* o a la *Unión*, deberá en el momento dar aviso a Antofagasta, y venir con toda la escuadra allí para convoyar el ejército, si ya no hubiere peligro en el mar, o despachar una parte de ella que, protegiendo al ejército, pueda facilitar su movimiento sin riesgo alguno. Esta división se efectuará si aconteciere el caso, por ejemplo, de que batido el *Huáscar*, VS. persiguiere a la *Unión* con uno o más buques, o viceversa, que batida la *Unión*, VS. persiguiere al *Huáscar* con uno o más buques también. En este caso no siendo necesaria toda la escuadra, VS. debe facilitar en el acto al ejército los medios y seguridad de efectuar su expedición.
7. Entra en los propósitos del Gobierno hostilizar al Perú en todos los puertos que se encuentran más al norte del Callao y especialmente en las islas de Lobos, donde se explota el guano que vende en Europa. Si VS. atendiendo el número de buques que se ponen bajo su mando, creyera desde luego que no ha menester para sus operaciones marítimas de todos ellos, despachará la *O'Higgins* o el *Amazonas* hacia el norte, advirtiendo al jefe de esta división que su misión principal es hostilizar al comercio peruano, destruir las fortificaciones que pudieran encontrar en los puertos, apresar los transportes o buques mercantes del Perú y especialmente impedir el carguío de guano en las islas de Lobos, para lo cual, si ello fuera necesario, destruirá en dichas islas el muelle, embarcaciones y demás elementos destinados a la explotación y exportación del guano.
8. Como no entra en los propósitos del Gobierno hostilizar al Perú sin provecho alguno ni hacer daños que no sean requeridos por las exigencias de la guerra, VS. se abstendrá de bombardear las poblaciones que se encuentran en la costa, excepto si fuera atacado por ellas o si se le opusieren resistencia en el caso de que VS. desembarcase o tomaran algunas de las embarcaciones que pueden encontrarse en dicha costa. En todo evento VS. cuidará de no ofender, en cuanto sea dable, los intereses de los neutrales, a los cuales prestará protección, siempre que el buen éxito de la guerra o de una operación marítima no se opusiese a ello.
9. Si fuere necesario un bombardeo, VS. cuidará de dar aviso previo a fin de que los intereses neutrales puedan ponerse a salvo, como igualmente la vida de los peruanos a quienes favorece la civilización cristiana. En este aviso VS. otorgará un plazo más o menos largo, según las circunstancias.
10. Si en alguno de los puertos en que VS. se encontrase, fuere atacado o amagado por torpedos, VS. intimará al jefe de la plaza o puerto que

procederá a bombardearla si no se le da completa seguridad de no emplearse semejante medio de ataque contra nuestros buques.

11. Puede VS. bombardear los puertos de Callao, Arica e Iquique, sin aviso previo, si fuere VS. atacado en ellos, o si tal operación fuere necesaria al atacar los buques peruanos surtos en ellos. VS. puede también bombardear, si fuere menester, todo puerto en que desembarquen nuestra tropas o en que sea preciso mediante esta operación facilitar dicho desembarco.
12. En los actos de esta naturaleza que por sus resultados puedan afectar los intereses neutrales, como en todos aquellos otros que tengan un carácter de indisputable gravedad, VS. procederá de acuerdo con el Secretario, a quien se entrega también un ejemplar de estas instrucciones.
13. Cuando llegue el caso de operar con el ejército sobre las costas peruanas, se pondrá VS. para su movimiento de acuerdo con el General en Jefe del ejército en campaña. Cuidará de convoyar debidamente los transportes, auxiliará los desembarcos y obrará vigorosamente desde los mares contra las fuerzas y poblaciones del litoral que opongan resistencia y obstáculo al movimiento de nuestros soldados. En estas circunstancias la Escuadra debe siempre mantenerse en relación con el ejército a fin de estar lista para efectuar reembarcos o cualquiera otra operación combinada que se estime oportuna.
14. Ocupando nuestras tropas cualquier puerto de la costa enemiga, debe VS. empeñarse en hacer recorrer, vigilar y hostilizar todos los sitios de esas costas por donde el enemigo pudiera recibir auxilios o comunicaciones. Estas correrías interesantes serán de suma importancia para producir el aislamiento del enemigo con sus centros de recursos.
15. Es entendido que VS. tiene libertad para obrar modificando las presentes instrucciones siempre que los acontecimientos de la guerra o sucesos imprevistos así lo exigiesen. En tal caso si la determinación que VS. tomare fuera de notoria gravedad, procederá VS. en la forma determinada en el artículo 5°.

El Gobierno espera que el amor a la patria será el lazo que unifique y vigorice a los marinos que hoy marchan en su defensa. Santiago, setiembre 17 de 1879. *D. SANTA MARIA*".

Según comenta R. Fuenzalida, estas instrucciones volvían a quitarle a los marinos la iniciativa en el medio donde iban a combatir, predominando la influencia civil sin contrapeso. Grave error. "Las instrucciones a Riveros, dice, daban al Secretario voz y voto en los consejos de guerra y en caso que una división atacara una plaza fortificada, debía levantarse un acta en que todos, incluso el Secretario, dejarían constancia de su parecer. Afortunadamente el Secretario Lillo era un hombre de mérito".

Santa María, por supuesto, comunicó por oficio del 18 de setiembre

a Riveros, haber enviado a Sotomayor copia de las mismas instrucciones, "y si el señor Ministro la adicionara o modificare, por creerlo así más conveniente para el mejor éxito de las operaciones marítimas que VS. debe emprender, tendrá esas adiciones o modificaciones como punto interesante de las instrucciones recibidas".

Por otro lado, el 17 de setiembre Santa María transcribía a Riveros el decreto que sobre presas había emitido el presidente Pinto con fecha 16, modificando el que se encontraba vigente desde 1819, estableciendo un nuevo procedimiento como sigue:

> "Las presas que hicieren uno o más buques pertenecientes a la Escuadra sea que obren separados o conjuntamente se repartirán entre los individuos de todos los buques que constituyen la Escuadra en la proporción que les corresponda según las disposiciones que rijan en la materia".

El 28 de setiembre, el *Amazonas* zarpó de Mejillones con destino a Panamá. Su tarea era interceptar al *Oroya*, que había salido del Callao el 16 de setiembre para conducir armas y pertrechos de guerra. Salió de Panamá para Callao el 23, adonde llegó el 28 del mismo mes. Así, pues, no siendo necesaria la presencia del *Amazonas* en aquel puerto, zarpó el 8 de octubre para Valparaíso adonde llegó alrededor del 24.

El 29 y 30 de setiembre, el *Blanco* terminó la limpieza de la obra viva y reparación de máquinas. Sin embargo, el Ingeniero 1° C. O'Brien, del mismo blindado, después de la prueba, elevó a Riveros un informe desfavorable sobre la máquina del blindado. Sobre este asunto, en la visita que efectuara Sotomayor al *Blanco* el 1° de octubre en Mejillones, antes de retirarse dejó un oficio con las instrucciones del ataque sobre Arica, pero en uno de sus párrafos hacía referencia a una "conferencia", que Riveros no conoció, tenida con los ingenieros del *Blanco* sobre el estado de sus máquinas y calderas, de cuyo resultado Sotomayor ordenaba a Riveros que luego de participar en la expedición sobre Arica, el blindado debería regresar inmediatamente a Antofagasta y de ahí a Valparaíso para recibir las reparaciones necesarias.

El 30 de setiembre, Sotomayor recibió un telegrama del Intendente de Copiapó, Guillermo Matta, informándole que el *Pacific* de la P.S.N.C., llegado a Caldera directamente de Arica, había comentado que a su salida, el *Huáscar* se encontraba en este puerto, en tanto que la *Unión* estaba en el Callao.

En base al supuesto de que la corbeta habría procedido al Callao

para traer a Arica varias lanchas torpederas (supuesto que no era válido como se ha visto), Sotomayor envió al Presidente Pinto el 30 de setiembre el telegrama siguiente:

> "Creo que *Cochrane*, *O'Higgins* y *Loa* deberían marchar mañana sobre Arica porque "presumo" que *Unión* ha ido al Callao en busca de torpedos. Contesta pronto".

Como esta acción concordaba con lo convenido, es decir, ir a Arica para batir al *Huáscar* e impedir que las lanchas torpedo llegasen a ese puerto, el Gobierno la aprobó de inmediato, según el texto siguiente:

> "Nos parece bien que *Cochrane*, *O'Higgins* y *Loa* (salgan) mañana mismo sobre Arica para atacar la escuadra peruana, procediéndose en conformidad a las instrucciones, esto es, "después de discutir y resolver el asunto antes del ataque, las personas que en ella se indica". Respecto del *Blanco* nos parece que si su andar y el estado de su máquina lo permite, sin correr el riesgo de inutilizarse, deberá acompañar a los demás buques. Podría servir en tal caso para disparar sobre los fuertes o para otra operación en que no tuviese que apurar su máquina. Puede US. resolver ese punto oyendo a los ingenieros y Jefe de la Escuadra".

En consecuencia, Sotomayor telegrafió así el 30 de setiembre su decisión a Riveros en Mejillones:

> "Es probable que la *Unión* vuelva del Callao trayendo las lanchas torpedo. Conviene aprovechar el tiempo".

No obstante, el mismo 1° de octubre, Sotomayor en el *Loa*, se constituyó en Mejillones, y también el *Limarí* con cañones para fortificar el puerto y el *Matías Cousiño* con carbón. Sotomayor trajo órdenes de Santiago de "apresar o destruir al *Huáscar* en Arica y a la *Pilcomayo*", convocando a un Consejo de Guerra para tratar de las instrucciones antes mencionadas, conforme lo cita Riveros en su publicación de 1882, hecha en Santiago titulada: *Angamos-Refutación de los cargos hechos al Jefe de la Escuadra y Comandante del blindado* Blanco Encalada, *a propósito de su participación en ese Combate,* comentarios que habían aparecido en una obra de Vicuña Mackenna y en el periódico semi-oficial *El Comercio* durante el año 1881.

Al Consejo asistieron el Jefe de la Escuadra y comandante del *Blanco*, con su 2do. comandante, el Mayor de Órdenes de la Escuadra, los comandantes de los buques y el Secretario Lillo. No estuvieron presentes los ingenieros, pero sí fueron escuchados conforme se menciona anteriormente. Nuevamente Riveros insistió ante Sotomayor, sobre la participación del *Blanco* en el ataque a Arica, que fue aceptada, pero que de todas maneras, cualesquiera que fuese el resultado, el *Blanco* iría a Valparaíso para reparaciones. En la noche del 1° de octubre, después de discutir sobre la forma de llevar

a cabo las órdenes recibidas, el Consejo alcanzó a establecer un plan, que se resume a continuación:

"1. Atacar al blindado *Huáscar* que se encontraba en Arica, según información recibida.
2. La escuadra zarpará a la 1.20 a.m. del 2 de octubre, adoptando un rumbo para alejarse de la costa para evitar su detección, y luego cambiará al Norte en demanda del paralelo de Arica a un punto a unas 50 millas mar afuera.
3. Llegado a ese punto, preparará las lanchas torpedo de los blindados para efectuar un ataque nocturno sorpresa contra el *Huáscar* o en su defecto contra cualquier otro buque presente. La escuadra navegará a la retaguardia de las lanchas como para arribar al puerto cuando comience a aclarar el día.
4. Si el ataque con torpedos tiene éxito, los buques de la escuadra romperán fuego contra los peruanos y las baterías de tierra.
5. Si el ataque de torpedos fracasa, las lanchas se replegarán y los buques de la escuadra romperán fuego sobre los buques presentes y baterías.
6. Si no se encontrasen buques peruanos en Arica no se abrirá fuego contra las baterías, y se dejará al arbitrio del Comandante en Jefe enviar la división Latorre hasta el Callao en busca de ellos. El *Blanco* y la *Covadonga* volverían a Antofagasta.
7. Las dos divisiones se encontrarían a mediados de octubre en Antofagasta".

Esto último respondía a una decisión anterior de que entre el 10 y el 12 de octubre se iniciaría la invasión, para lo cual se requería de la protección de toda la Escuadra.

Respecto a las operaciones de la escuadra chilena sobre Arica y su regreso a Mejillones, ellas se ven en la síntesis que sigue, debiéndose recordar que por simplicidad se ha denominado GT-5 al grupo de tarea conformado por el *Huáscar* y la *Unión*:

FECHA	ACTIVIDAD O HECHO
Jueves 2 de octubre	A la 1.20 a.m. zarparon de Mejillones para Arica las dos Divisiones. Navegando lejos de la costa. Punto de llegada: paralelo de Arica, a 60 millas. *Loa* procedió a Tocopilla para descargar elementos y embarcar su guarnición. En esta fecha, en Antofagasta se recibió por telégrafo noticia de que el vigía en Mejillones había avistado a 7.30 a.m. dos buques a 40 millas navegando al Sur. Por silueta parecían el *Huáscar* y la *Unión*. Riveros ignoraba la noticia.

Viernes 3 de octubre	Riveros alcanzó el punto de llegada .El *Loa* se reincorporó a la fuerza, y es portador de la noticia, recogida en Tocopilla, de un vapor de la carrera, de que el GT-5 había salido de Arica llevando tropas a Iquique, y zarpando luego, supuestamente al Sur. Riveros prosiguió con su plan que era: entrar en las primeras horas del sábado 4, de noche; atacar con lanchas torpedo; atacar las baterías, si hubiera buques importantes. Ordenó preparar las lanchas de los blindados que debían practicar el ataque con torpedos de botalón. Un accidente de maniobra en el *Blanco* produjo el retardo de un día en el ataque que se había concebido para la madrugada del 4.
Sábado 4 de octubre	A 3.30 p.m. Riveros inició aproximación hacia Arica. El *Loa* en la vanguardia, remolcando las lanchas torpedo hasta 6 millas de Arica, lo que debería ocurrir a las 2 a.m. del domingo 5, antes de aclarar, para tener la ventaja de la sorpresa. Entre tanto, gracias a la red telegráfica, el rastreo del GT-5 funcionó y así Sotomayor y Gobierno de Santiago fueron advertidos de su desplazamiento. De caleta Peña Blanca, a 15 millas al Sur de Huasco, se comunicó avistamiento del GT-5 frente a caleta Chepica, en circunstancia de practicar una visita al *Chala*. Luego se informó de su llegada a caleta Sarco, a 10 millas al Sur de Peña Blanca. Se informó de la captura del velero *Coquimbo*. Se confirma que el GT-5 se ocultaba en cabo Leones frente a la isla Chañaral. Otro informe indicaba que el *Huáscar* ingresó a Coquimbo a las 12 de la noche, sin que se realicen acciones de fuerza por ambos bandos, retirándose el monitor.
Domingo 5 de octubre	A las 4.30 a.m. Riveros llegó a la vista de Arica. El *Loa* se replegó y avisó que largó las lanchas a las 3 a.m., suponiendo hallarse a 6 millas de distancia, pero estaban más lejos, lo cual no les permitía llegar de noche a Arica, que era la condición básica para el ataque por sorpresa. Siendo las 5 a.m. y claro el día, Riveros considerando fracasada la misión, ordenó la reincorporación de las lanchas al grueso, pero se acercó lo suficiente a la bahía para confirmar la ausencia del GT-5. Solo estaban la *Pilcomayo* y el *Manco Cápac*. Pescadores informaron que el GT-5 había salido el 3 con rumbo Sur. Riveros decidió retirarse, pero antes convocó a un Consejo de Comandantes a bordo del *Blanco* para las 8 a.m. Riveros expuso que al no estar presentes en Arica ninguno de los buques de guerra cuya destrucción

	se buscaba y teniendo noticia que el GT-5 había "salido anteayer (sic) (o sea el 3, que era inexacto) de Arica con rumbo al Sur", se requería una decisión. Luego del debate se acordó: que la 2da. División procediera de inmediato a Mejillones, fuera de la vista de costa, con recalada en Tocopilla. Que la 1ra. División voltejeara cerca de Arica, regresando al comenzar el 6 en la noche, para intentar ataque de sorpresa con torpedo contra la *Pilcomayo*, o que a criterio de Riveros se abandonase la operación. En el debate se consideró también, que la sorpresa ya no se podía lograr y que el valor de la cañonera no ameritaba combatir contra las baterías; en cambio la presencia del GT-5 en el Sur, significaba amenaza a sus transportes y puertos. Se acordó proceder a Mejillones, reconociendo la costa, para recibir órdenes telegráficas de Sotomayor. Al iniciar sus desplazamientos al Sur ambas Divisiones, apareció la *Pilcomayo* en exploración, y encontrándose la *O'Higgins* cerca del puerto, se trabó en combate con la *Pilcomayo*, que se retiró. En la noche, a la altura de Pisagua la 1ra. División visitó al vapor de la carrera que confirmó que el GT-5 salió de Iquique y que supuestamente se dirigía a las costas de Chile. Entre tanto, el GT-5 continuaba rumbo al Sur, y frente a Tongoy practicó la visita del vapor *Ilo*. La información chilena dice que el GT-5 llegó a Los Vilos, lugar a solo 70 millas al Norte de Valparaíso (lo cual no era exacto como se ha visto).
Lunes 6 de octubre	En la red telegráfica chilena, se difundió que el GT-5 viajaba desde la noche hacia el Norte, y que frente a la isla Chañaral, visitó al vapor *Cotopaxi* de la P.S.N.C. La 2da. División con Latorre arribó a Mejillones en las primeras horas de la noche.
Martes 7 de octubre	La 1ra. División con Riveros, arribó a Mejillones a las 9.40 a.m. Riveros estableció enlace telegráfico con Sotomayor. En su obra, Riveros comenta que poco después de llegado acordó con sus comandos un plan para producir la captura del *Huáscar*, y que no es cierto que Latorre recibiese telegramas de Sotomayor antes de la llegada del *Blanco* a Mejillones, pues de haber sido, este digno jefe se lo hubiera informado. Riveros comentaba que los telegramas de Sotomayor fueron recibidos en la noche de este día. El primer plan que concibió Riveros y lo comunicó al señor Lillo, contemplaba marchar con la Escuadra hacia el Sur en busca del GT-5, separando la fuerza en dos divisiones:

	La 1ra. compuesta de los buques pesados (término usado por Riveros para los buques lentos) *Blanco*, *Covadonga* y *Matías Cousiño*, que debía recorrer la costa reconociéndola minuciosamente, mientras que la división ligera (término usado por Riveros para los buques más veloces) formada por el *Cochrane*, *O'Higgins* y *Loa*, marcharía detrás de la anterior y a veinte millas de la costa, manteniendo una formación de escalón en *aleta*. Riveros confiaba que este despliegue resultaría en un inevitable encuentro con el GT-5, pues se basaba en un *modus operandi* de las naves peruanas en sus anteriores expediciones, que se confirmaba en esta oportunidad mediante la descripción telegráfica de sus recaladas en los puertos chilenos. El GT-5 ya fuese interceptado o no por la división pesada, tendría cerrado su paso hacia el Norte por la división ligera, produciéndose el inevitable combate. A eso de las 7h p.m. del martes 7, después de la faena de carbón, estando por zarpar las dos divisiones, Latorre recibió un telegrama de Sotomayor, quien no se lo dirigía a Riveros pues lo suponía navegando ya hacia Antofagasta. En el *Blanco* se reunió el Consejo de comandantes y tomó conocimiento de la orden de Sotomayor a Latorre de cruzar esa noche frente a Mejillones, a distancia de 50 millas de tierra, y de dirigirse en seguida a cruzar entre Iquique y Arica. La opinión unánime del Consejo fue considerar absurda la orden, y Riveros ordenó a Latorre reducirla a 15 o 20 millas. Por su parte, Latorre no estaba de acuerdo con la orden de cruzar entre Iquique y Arica, presentando como alternativa esperar en cabo Paquica. Terminada la reunión, la división pesada zarpó de Mejillones al Sur de acuerdo al plan. Latorre telegrafió a Sotomayor proponiéndole las modificaciones acordadas a bordo del *Blanco*. En el curso de la noche Sotomayor envió tres telegramas a Latorre, que se resumen a continuación. **Primer telegrama**: "Por telegramas recibidos del Sur se sabe que el GT-5 se hallaba hace dos días frente a Tongoy. Parece se dirigen al Norte. Conviene que el *Blanco* y la *Covadonga* vengan a cruzar esta noche a la boca de Antofagasta, pudiendo el *Blanco* continuar mañana su viaje a Valparaíso para hacer las reparaciones que necesita". Sotomayor le comunica estar informado que el GT-5 navegaba al Norte y que a la 1 a.m. del viernes 5 estuvo cerca de Coquimbo, estando próximo

	a pasar frente a Antofagasta. La 2da. División debía cruzar entre Iquique y Arica, por si el GT-5 recalara a Iquique, Mollendo o Pisagua por noticias sobre la escuadra chilena. En el punto en que se le encontrase, incluso Arica, destruirlo. Si no lo encontrase en esos puntos, cruzará por 3/4 días, sin pasar al Norte de Arica, debiendo regresar a Antofagasta. Zarparía el mismo 7, después de oír a los comandantes de la división, quedando en libertad de dirigir las operaciones para el logro del objetivo. **Segundo telegrama:** Sotomayor confirmó a Latorre que el GT-5 estaba a la 1.30 a.m. del lunes 6 frente a isla Chañaral. No hay más información. El supuesto era que regresaba al Norte. Consideró conveniente que los buques de la 2da. División crucen "esta noche (7) y parte del día de mañana (8) al frente y 50 millas al Oeste de Mejillones. Si el GT-5 no ha tocado en algún otro puerto de nuestra costa, pasará frente a Antofagasta en la noche de hoy (7)". Luego que llegue el *Blanco*, recibirá orden de cruzar frente a Antofagasta y perseguir al GT-5 si lo encuentra. "Esta circunstancia y el crucero frente a Mejillones, paso forzoso del GT-5, sería muy importante". Sotomayor recomendaba la orden y que la cumpla el 8 a la hora que estime oportuna, y en caso de no presentarse el GT-5, que siga cruzando al Norte como se le indicara en el telegrama Primero. **Tercer telegrama:** Sotomayor ordenó a Latorre que antes de salir de Mejillones, le comunique el rumbo que piensa seguir para, según convenga, enviarle alguna noticia con el *Copiapó*. Además, que podía retrasar la salida del *Loa* cuanto estimase necesario, para comunicarle las novedades que pudieran ocurrir en ese tiempo. A estos tres telegramas, Latorre contestó el mismo 7, de lo cual sigue también una síntesis: 1. Que zarpará a la media noche del 7 y navegará hasta las 12 del día 8 en el paralelo de Mejillones. Un buque de la división no se alejará a más de 20 millas de la costa, que es la "distancia que los buques enemigos estimarán como bastante resguardo". 2. Pide cambio de las instrucciones sobre patrullaje entre Iquique-Arica porque si el GT-5 recala en Iquique conocerán de su presencia. 3. De aceptar el cambio anterior, consultado con los comandantes, y después del crucero frente a Mejillones, la 2da. División se estacionaría en cabo Paquica, 10 millas al Norte de Tocopilla, a esperar el paso del GT-5 en la noche del 10, después de lo

	cual seguiría viaje al Norte, procurando amanecer el 11 en Iquique y el 12 en Arica. 4. Estando en Paquica se podía establecer enlace con Tocopilla mediante el *Loa*, por si esta vez "como de costumbre" el *Huáscar* recalase en Tocopilla antes de seguir a Iquique. No creía conveniente dejar al *Loa* en Mejillones conforme a su tercer telegrama. A las 11.17 p.m. del mismo 7, Sotomayor telegrafió a Latorre aceptando su propuesta y que proceda como estimase más oportuno.

Por otro lado, el comandante de la *Pilcomayo*, Ferreyros, informó al Comandante General de las Baterías de Arica, Montero, los hechos sucedidos el domingo 5, del que se hace la síntesis que sigue:

FECHA	ACTIVIDAD O HECHO
Domingo 5 de octubre	Zarpó de Arica a las 9.30 a.m. para cumplir instrucciones verbales del Director Supremo de la Guerra. A 10 a.m. reconoció e identificó fuerza naval chilena compuesta de 2 blindados, 2 corbetas, 2 transportes y 2 lanchas a vapor. A 9.50 a.m. la *Covadonga* con rumbo Sur se separó del convoy para reconocer velero que se dirigía a Arica, aproximación secundada poco después por la *O'Higgins*. Reconocido el velero, ambos buques se le acercaron, pero más rápido la *O'Higgins*, en tanto que la *Pilcomayo* redujo su velocidad para disminuir la distancia. A las 10.35 zafarrancho de combate, distancia al puerto 6 millas, a la *O'Higgins* 5,600 yardas (5,096 mts.), contra la cual se abrió fuego, que fue contestado de inmediato. El combate se desarrolló entre 3,700-2,600 yardas (3,367-2,366 mts.) habiéndose disparado en todo 21 tiros con buena puntería. La *O'Higgins* disparó 16 tiros con buena puntería. Al replegarse esta corbeta hacia la *Covadonga*, que estuvo fuera del alcance de los cañones todo el tiempo, Ferreyros suspendió el fuego a 11.30 a.m. y a las 12 del día se dirigió al puerto, en tanto que los buques chilenos se dirigieron al Norte. Ferreyros fondeó a 1 p.m.

Asimismo, el corresponsal Guerrero de *La Opinión Nacional* a bordo del *Manco Cápac*, con fecha 6 relata los sucesos del 5 de octubre, según la síntesis que sigue:

FECHA	ACTIVIDAD O HECHO
Domingo 5 de octubre	Al amanecer se descubrió por el Oeste la flota chilena, como a 6 millas. Se ordenó zafarrancho de combate. El monitor estaba listo para zarpar. La *Pilcomayo* se desplazó en la bahía. Las baterías listas. A 10 a.m. se avistó velero por el Sur. Fueron a interceptarlo primero la *Covadonga* y después la *O'Higgins*, mientras los blindados enrumbaban al Oeste. La *Pilcomayo* se dirigió hacia los dos interceptores a todo andar, disparando su artillería sobre la *O'Higgins*, que le contestó. Después de media hora, ésta se retiró. Los buques chilenos interrogaron a pescadores de cinco botes y por ellos se enteraron que el GT-5 salió el 3 (sic) al Sur. A eso de las 12 del día, el comandante Carrillo, reunió a la dotación y la arengó así: "Soldados y marineros: Por tercera vez se presenta delante de nosotros un enemigo cobarde para huir en seguida, porque el miedo de que está dominado es mucho más fuerte que el blindaje que lo oculta; pero si alguna vez se resuelve a combatir tengan entendido que ese pabellón que nos cubre no se arriará mientras haya aquí un peruano que se mantenga de pie". A las 12 del día entró la *Pilcomayo* al fondeadero. Al pasar por la popa del *Rímac* "fue saludada al son de diana por ambas tripulaciones y el hurra de la bahía fue seguido de otro más estrepitoso que lanzó de tierra un sinnúmero de espectadores: al mismo tiempo que rompían la Canción Nacional todas las bandas militares".

Estos fueron pues, los preliminares. A continuación se describirá en detalle el aciago combate del 8 de octubre.

Es interesante, sin embargo, el informe que con fecha 8 de octubre, pasara el ministro británico St. John a S.M.B., ignorante por supuesto, como todo el país, de lo que venía sucediendo frente a punta Angamos. St. John comentaba que en ese día había ausencia de noticias del teatro de la guerra en los puertos del Sur, pero que el 5 había tenido conocimiento de una imprevista presencia de la flota chilena frente a Arica con el objetivo de atacar al *Huáscar*, aún bajo la protección de las baterías, pero que si bien esta fue la intención, ella quedó frustrada pues el monitor y la *Unión* habían salido a incursionar en las costas de Chile, "donde ante la ausencia de la flota podría infligir considerable daño a los enemigos". En consecuencia la escuadra chilena se regresó a Mejillones.

Hay signos evidentes, proseguía St. John, de que los chilenos pretenden estar más activos, mientras que los peruanos están reforzando sus fuerzas en el Sur. Ambos bandos "parecen tener temor de atacar. Como los chilenos están ya en posesión de toda la costa boliviana, se pensaba que las fuerzas aliadas tratarían de desalojarlos, pero no se ha hecho avance alguno", y concluía:

> "Si no fuera por las pocas incursiones del *Huáscar* ni se notaría que hay guerra; hasta ahora los combates navales no han sido muy sangrientos para el Perú, pues solo han muerto tres oficiales y algunos hombres en combate real. Con excepción del ataque de los dos blindados peruanos contra los dos buques de madera chilenos (se refería a Iquique) el combate siempre ha sido a gran distancia, quizás nunca a menos de dos millas".

Escrito este informe el mismo 8, resultaba paradójico con el combate heroico que en ese momento venía ocurriendo, como se verá a continuación.

9.4. EL COMBATE NAVAL DE ANGAMOS[148]

9.4.1. Fase de despliegue

El martes 7 de octubre, a las 10 de la noche, zarpó de Mejillones de Bolivia la 1ra. División, al mando del capitán de navío Galvarino Riveros y comandante del *Blanco*, con la tarea de patrullar frente a la ensenada de Antofagasta, e interceptar y perseguir a las naves que conformaban el GT-5 que se dirigía hacia el Norte, forzándolo a navegar en esa dirección, en la certeza de que serían interceptados por la 2da. División, obligándolo a combatir. Según la información difundida por la red telegráfica chilena, el GT-5 transitaría el 8 octubre frente a la península de Mejillones. La División Riveros navegó, pues, durante la noche del 7 al 8 a lo largo de dicha península a corta distancia y con rumbo Sur, para reconocer el litoral y detectar a las naves peruanas. El mismo 7 a las 12 de la noche, zarpó también de Mejillones la 2da. División al mando del capitán de fragata J.J. Latorre y comandante del *Cochrane*, con la tarea de patrullar en el paralelo de latitud de punta Angamos hasta una distancia de 20 millas de la costa más cercana, punto que alcanza a las 4 a.m. del miércoles 8 de octubre, voltejeando para mantenerse en tal posición.

Por su parte, el GT-5 continuaba su desplazamiento hacia el Norte con destino a Antofagasta, según lo acordado entre Grau y García y García. En efecto, a las 12 de la noche del 7, avistaron las luces de Antofagasta y el *Huáscar* enrumbó hacia ellas, ingresó al fondeadero

a la 1 a.m. del miércoles 8 para practicar un reconocimiento de los buques surtos en él, en tanto que la *Unión* se mantenía en observación en la boca de la ensenada, enrumbando después de un lapso hacia las cercanías de punta Tetas.

El monitor, luego de reconocer el fondeadero durante una hora sin lograr identificar a ninguno de los transportes que doce días antes habían conducido el importante refuerzo para el Ejército del Norte, salió del puerto a las 2 a.m. y se dirigió hacia punta Tetas para reunirse con la corbeta, conforme al plan acordado la víspera, en un punto entre 2 y 3 millas de la mencionada punta y frente al morro Moreno, conspicuos accidentes ambos por su cercanía y proyección, a pesar de la noche. No está de más suponer que el sistema de vigilancia de Antofagasta, alertado del posible arribo del GT-5, como se ha dicho, hubiera detectado la presencia del *Huáscar* dentro de la rada, e informado de ello a Sotomayor y al general Escala, quienes se habrían cuidado de no poner en evidencia tal detección, a fin de que el GT-5 continuase su desplazamiento hacia el Norte en la seguridad de que sería interceptado. Igual actitud debe haber adoptado el vigía de punta Tetas, encargado de alertar la presencia de buques mediante señales visuales. A las 3.15 a.m. hicieron *rendez-vous* el monitor y la corbeta, y enrumbaron al Norte, en demanda de la costa peruana. El croquis adjunto grafica todos esos desplazamientos hasta el inicio del combate.

9.4.2. Fase de detección, persecución e interceptación del GT-5

Antes de proseguir, es oportuno dejar establecido que entre los partes oficiales chilenos hay diferencias de horas, distancias y acciones; entre los partes peruanos también, y en los comentarios de los corresponsales embarcados igualmente. Dio la casualidad de que en la *Unión* estaban embarcados corresponsales de *El Comercio*, *El Nacional* y *La Patria*, y en el *Loa* el de *El Mercurio*, todos ellos testigos a distancia del combate mismo. El corresponsal de *La Opinión Nacional*, Julio Octavio Reyes, que iniciara la 5ta. Expedición a bordo del *Huáscar*, no estuvo presente, pues sucedió que al bajar a tierra durante la breve estadía del monitor en Iquique no alcanzó a reembarcarse. Sin embargo, días después del 8, escribió un artículo sobre el combate. Ni que decir al comparar los partes oficiales de los dos adversarios. Para demostrarlo, es que en el ítem (k) de la Nota respectiva se incluye un cuadro comparativo que pone en evidencia lo dicho, y para corroborarlo, se transcriben en *ANEXOS F* a *O*, los

COMBATE NAVAL DE ANGAMOS
8 DE OCTUBRE DE 1879

FASES: Despliegue, Detección y Aproximación

Nota.- m.p.h. = millas por hora - mts = metros
R/V = Rendez - Vous (*Unión*)

11:00 Posición aproximada de *O'Higgins//Loa*
A las 12.00 llegaron a unas 5 millas a popa de la *Unión*

10:30 Posición aproximada de la *Unión* en su ruta hacia el Norte. Perseguida sin éxito, fondeó en Arica en la madrugada del 9.

Derrotas aproximadas de la persecución de la *Unión* por la *O'Higgins y Loa*, hasta el anochecer, cuando por la imposibilidad de alcanzarla y obligarla a combatir, se regresaron a Mejillones. Durante el trayecto se reunieron con el *Cochrane*, que había salido de Mejillones en la noche del 8 para reforzar la operación contra la corbeta.
Los tres fondearon en este puerto en la mañana del 9 de octubre.

Ver croquis que sigue, para combate.

9:40 *Huáscar* abre fuego contra *Cochrane* a 1000 mts., que no contesta.

9:00 *Unión* pasa de cuadra Br. a cuadra Er. del monitor. Rumbo Norte para alejarse zona combate.

9:40 *Blanco/Covadonga* a 6 millas por la popa del *Huáscar*.

8:00 Posición aproximada *O'Higgins* inicia persecución *Unión*

2a División

093°
11 mph
7.15
Cochrane
8.30

063°
12 mph

9:00 Posición aproximada del *Loa*. Inicia persecución *Unión*

NO a unas 22 millas

045°
11 mph

8:30 *Huáscar* cae al rumbo NE. Aumenta veloc. a 11 mph.

4:00 am. - 8 Octubre
2a División

Paralelo de Punta Angamos

NOTA.- Posición a las 4 am. según informe del Comandante del *Cochrane*. No se conocen las evoluciones entre 4-7.30 am. Según asiento en Diario de Bitácora del *Blanco*, guardia 4-8 am., a las 7h. se avistaron por el NO los humos de la 2ª. División y se encontraba "como a 30 millas de tierra frente al morro Mejillones". Esta posición es la que aparece en el croquis formado por el Teniente 2° de marina y ayudante del Jefe de la Escuadra, A. Bianchi T., que lleva la conformidad del Mayor de Ordenes de la Escuadra, Capitán de Corbeta L.A. Castillo. Fue publicado pocos días después del combate y que se conozca nunca ha sido objetado. En el croquis que aquí se presenta, se ofrece una posición similar de la 2ª. División a las 7.30 am. del 8 de Octubre.

7:15 am. GT-5 avista por el NO a unas 22 millas tres humos que son de la 2da. División. Rumbo de interceptación.

BIC 7.40

5.9 millas

5:40 am. - *Huascar* reduce velocidad, a 9 mph. aprox.

Blanco / Covadonga Persiguen GT-5

4:00. GT-5 aumenta veloc. a 10.17 mph.
Blanco - Derrota hasta 5:40 Aprox.
Unión - Derrota hasta 5:40 am. Aprox.

4:30 am. - Rumbo al Norte Veloc. 10.17 mph. *Unión* continua maniobra para distraer *Blanco* hacia el Sur.

4:18 am. *Huáscar* identifica *Blanco/Covadonga*, en caza, a 6 millas. *Cousiño* a puerto, pero luego enrumba a Mejillones.

6 millas

3:36 am. - GT-5 cae al SO para alejarse. Veloc. 9.5 mph

5 millas

3:30 am. - GT-5 y la 1ª. División avista, por el Norte y Sur, humos sospechosos GT-5 al Oeste por minutos.

3:15 a.m. R/V GT-5 rumbo hacia el Norte Veloc. 9.5 mph.

2 a.m. *Huáscar* enrumba a punto R/V con *Unión* a 2/3 millas Pta. Tetas.

8/10/79 1 a 2 a.m. *Huáscar* en fondeadero para reconocer buques fondeados.

7/10/79 12 p.m. GT-5 avista luces Antofagasta *Huáscar* se dirige al puerto *Unión* voltejea en posición.

Roca Abtao
Pta. Angamos
Morro Mejillones
MEJILLONES
Cerro Moreno
Pta. Tetas
ANTOFAGASTA

7/10/79 - 2ª. División Zarpa a 12:00 p.m.
7/10/79 - 1ª. División Zarpa 10:00 p.m.

1ra. División

PENINSULA DE MEJILLONES

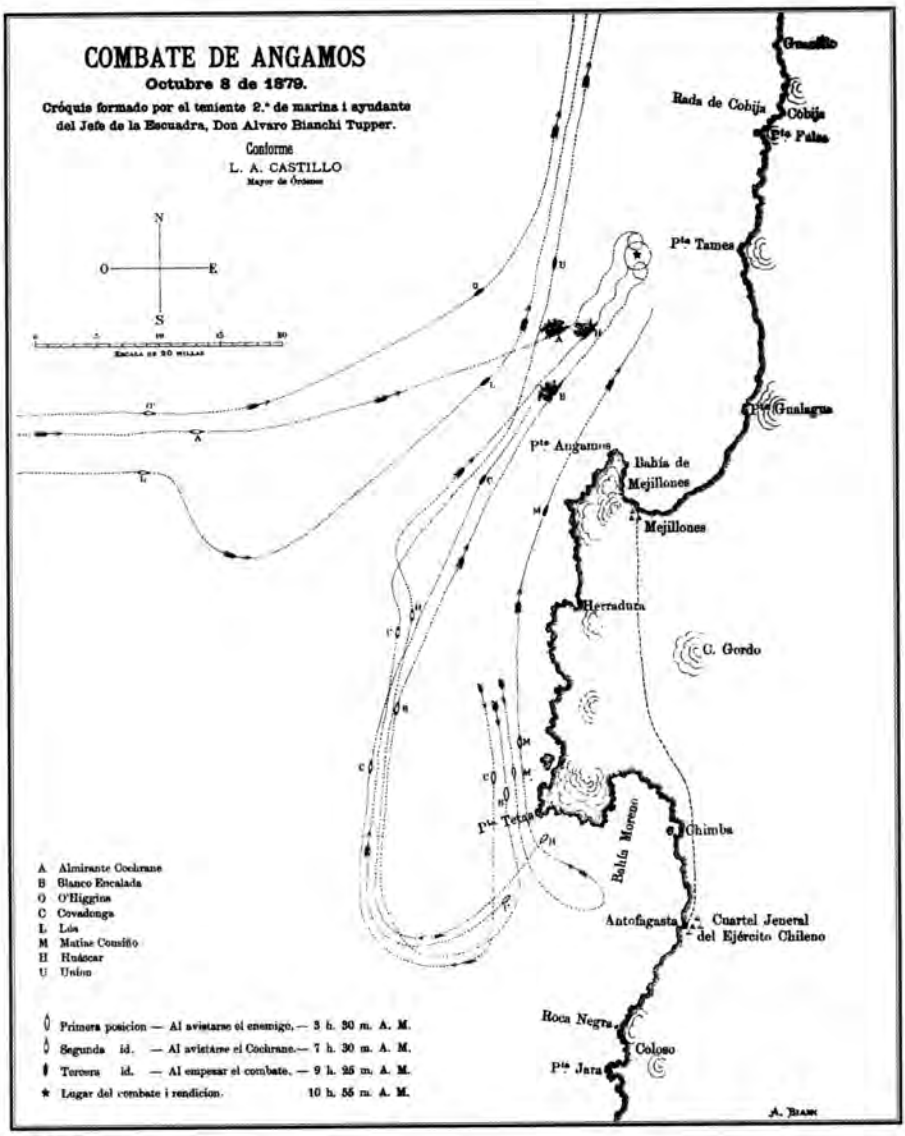
Norte
Noreste
Este
Sureste
Sur
Suroeste
Oeste
Nm
Variación magnética 12° E.

¡ADVERTENCIA! En este croquis se ha graficado las derrotas y direcciones como si fueran rumbos verdaderos. ¿Por qué? Los compases magnéticos instalados son afectados por los elementos metálicos instalados en sus proximidades, además del hierro usado en su construcción y estructuras, Este rumbo del compás difiere del rumbo magnético en una cantidad denominada desvio, variable según el rumbo y ubicación del compás en uso. Al rumbo del compás que es por el cual se guía el timonel, se le aplica el desvio y se obtiene el rumbo magnético, al cual se le aplica la variación magnética (12°E en nuestro caso), y se obtiene el rumbo verdadero. Si bien es cierto la variación magnética es conocida, en cambio se desconocen cuales eran los desvios del compás de gobierno o del de combate. En consecuencia, para tener una apreciación gráfica aproximada, se ha considerado los rumbos del compás como si fueran rumbos verdaderos, lo cual ha introducido algunas alteraciones en la graficación del desarrollo hasta el combate, pero esta hecho así, adrede, para poder comprender con cierto grado de aproximación como se desarrollaron las horas previas al combate. Disculpen la licencia que se ha tomado el autor.

LEYENDA
- *Huáscar*
- *Unión*
- 1ª División
- 2ª División

Escala aprox, 1:400,000
PROYECCIÓN MERCATOR
Escala en millas (En Lat. 22° 45´ S)

CONCEPCIÓN Y COMPILACIÓN HISTÓRICA: CONTRALMIRANTE MELITON CARVAJAL PAREJA / DIBUJO Y COMPOSICIÓN GRÁFICA: MARIO GIRONDA - MIGUEL NAVARRO, DIRECCIÓN DE HIDROGRAFÍA Y NAVEGACIÓN DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ



Croquis confeccionado por el teniente A. Bianchi T., ayudante del Jefe de la Escuadra, capitán de navío G. Riveros, con la conformidad del capitán de corbeta L.A. Castillo, Mayor de órdenes de la Escuadra.
(Reproducida de: *Boletín de la Guerra del Pacífico 1879 - 1881*, pág. 388, Santiago de Chile, 1979).

partes oficiales de peruanos y chilenos, y los asientos del día en los *Diarios de Bitacora* del *Blanco* y *Cochrane*, en los que se podrá observar que en muchas acciones importantes, no se registró la hora de su ocurrencia.

Por ello, en la descripción que sigue, que busca enunciar un juicio ponderado y exacto en la medida de lo posible, ha sido necesario tratar de conciliar tales diferencias, dejando en claro que algunas de las descripciones respecto al combate mismo, no podían ser exactas, pues los comandantes del *Loa* y *O'Higgins*, así como del Comandante General García y García en la *Unión*, y del mismo Riveros en el *Blanco*, al inicio del combate mismo, y los cuatro corresponsales embarcados como antes se ha explicado, al estar todos a distancia, no podían apreciar en su verdadera magnitud lo que ocurría, ni los instantes y posiciones relativas precisas, lo cual no implica desestimar sus valiosos testimonios y sentimientos. No obstante, cabe mencionar que la reseña del corresponsal de *El Mercurio*, contiene pasajes complementados con conversaciones con oficiales chilenos en los blindados y de los prisioneros de guerra peruanos que alcanzara a entrevistar. Al decir de M.F. Paz Soldán, con excepción de ciertos agraviantes, su relato es el mejor y por eso lo transcribe en su integridad con algunos recortes, según lo explica en su conocida obra sobre la guerra. Hecha esta aclaración y como continuación del párrafo 9.4.1, ahora se tratará de la detección, persecución e interceptación del GT-5, y para su mejor comprensión, se ha preparado el croquis mencionado párrafos antes, pero en la Nota respectiva se explican los rumbos trazados y el tema horario.

A las 3.30 a.m. del miércoles 8 de octubre, el GT-5 y la División Riveros avistaron simultáneamente a unas cinco millas, a pesar de la oscuridad de la noche, en direcciones opuestas, los respectivos humos de los buques que las conformaban, esto es, desde el GT-5 se avistó tres humos, y desde la División Riveros, dos. Luego de un breve reconocimiento de esos humos sospechosos, practicado por el monitor que navegaba de guía en la formación, y ante las señales luminosas que intercambiaban los buques chilenos, Grau ordenó mostrar la luz verde indicativa de "buques enemigos a la vista", y cayó al Oeste primero y luego al rumbo SO para alejarse de los buques y de la costa. A su vez, en la División Riveros tales humos, inicialmente de buques sospechosos, se confirman como pertenecientes al GT-5 al adoptar un rumbo evasivo, iniciando la fase de persecución (Ver aclaración en el ítem (b) de la Nota).

García y García, sin embargo, comprendiendo que convenía atraer la atención del enemigo sobre la *Unión* para permitir que el *Huáscar*

quedara claro y se desplazara hacia el Norte, ordenó que la corbeta ponga rumbo al Sur y disminuya velocidad como para que quede a la vista del enemigo, y para hacerlo más notorio que arroje gran cantidad de humo negro.

Horta reseña que en esta fase la *Unión* ejecutó un plan de defensa consistente en navegar trazando círculos, a media velocidad, e incluso arrojando bocanadas de humo para atraer la atención de los buques enemigos, y permitir que el monitor se aleje, lo que consigue. En junio de 1907, el capitán de navío Juan Salaverry, que en la guerra fue el 2do. comandante de la *Unión*, en carta publicada en *El Comercio*, expresó en uno de sus párrafos:

> "En las maniobras de la *Unión*, es mi leal sentir que las glorias corresponden por entero al Comandante Portal, que sobre el puente de comando, y a las voces de slow (despacio) y faster (más rápido), dadas con toda viril claridad, acortaba la marcha de la corbeta hasta ponerla a tiro del enemigo, para hacerla volar después burlando todo cálculo de los contrarios".

Esta acotación es pertinente, pues a diferencia del *Huáscar* en el que Grau era el Comandante General de la 1ra. División Naval con retención del comando del buque, resultaba ser quien lo maniobraba; en cambio, en la *Unión*, si bien García y García tenía su insignia en este buque en su calidad de Comandante General de la 2da. División Naval, el comandante de la corbeta era el capitán de navío Nicolás Portal y, en consecuencia, quien lo maniobraba. No deja de llamar la atención, sin embargo, que en esta oportunidad no se haya conseguido el informe de Portal que, como comandante del buque, solía presentar en todos los viajes en adición al de García y García.

El *Huáscar*, por otro lado, comenzó a quemar el buen carbón inglés de Gales que, según declaración de García y García, tenía de reserva para tales casos, que no despedía humo, y como además por ser raso y estar calimosa la mañana, no ofrecía casi blanco, se perdió de vista rápidamente. Mientras tanto, la División Riveros, que solo avistaba la gran masa de humo que envolvía a la *Unión*, al seguirla se alejaba del monitor.

Conviene manifestar, en este momento, que el 8 de octubre de 1879, para una posición media frente a la península de Mejillones: 23°15' Sur, 70°45' Oeste (ver ítem (b) de la Nota), el amanecer correspondía a las 4.18 a.m.; aclarar a las 5.11 a.m.; orto del Sol a las 5.34 a.m.; duración del crepúsculo 76 minutos. La Luna, cuyo orto fuera las 0.25 a.m. en Cuarto Menguante, con una edad de 21 días, contribuía a una mejor claridad a las 3.30 a.m.

A las 4 a.m., Grau ordenó al 1er. Maquinista Samuel MacMahon, aumentar las revoluciones por minuto (r.p.m.) de la máquina a 60, que correspondía a un andar de 10.13 m.p.h.

A las 4.18 a.m., el *Huáscar* cambió de rumbo primero al Oeste y luego al Norte a eso de las 4.30 a.m. Se logró identificar que los buques chilenos en caza, a una distancia de 6 millas, correspondían a un blindado, una corbeta y otro más, que aparentemente se dirigía hacia Antofagasta (esa fue la orden inicial para el *Matías Cousiño*, pero después su capitán decidió dirigirse hacia punta Angamos). A eso de las 5.30 a.m., minutos antes de la salida del Sol, los buques de la División Riveros se dirigían hacia la *Unión*, y dándose cuenta de que no era el *Huáscar*, que en ese momento se encontraba ya al norte de ellos como a cinco millas, viraron en redondo en su demanda.

La *Unión*, a su vez, y ahora sí a todo andar siguió por el Oeste de la División Riveros adelantándose para interponerse entre la citada división y el *Huáscar*. Así, la distancia que a eso de las 4.18 a.m. entre la corbeta y la División Riveros mediaba en unos 5,000 metros, pasó a ser como de 11,000 metros por la popa a las 7.40 a.m., con el *Huáscar* por la proa a unos 800/1,000 metros. Quedaba interpuesta la corbeta entre el monitor y los buques enemigos, regulando entonces su velocidad a la del monitor.

A las 5.40 a.m., probablemente al observar Grau que la distancia a los buques enemigos se mantenía o aumentaba, ordenó a MacMahon reducir la velocidad a 52/54 r.p.m., correspondientes a un andar de unas 8.4/9.1 m.p.h., (Ver ítem (h) de la Nota). La División Riveros navegaba entre 7.5 y 9 m.p.h.

A esa hora, a pesar de encontrarse a 6 millas, Grau identificó a sus perseguidores como el *Blanco*, la *Covadonga* y el *Matías Cousiño*, cuyas siluetas las conocía perfectamente por haber estado enfrentado a ellos en ocasiones anteriores.

Son interesantes los datos de avistamiento del GT-5 que se leen en los informes de los comandos de la 2da. División, cuando se les contrasta con el gráfico que se publicara en Chile sobre esta fase, así como en el informe del teniente Mason de la Marina de los Estados Unidos, y que indicarían que esa división se encontraba al aclarar mucho más al oeste de punta Angamos, de lo que señala el parte de Latorre.

En efecto, este jefe manifiesta en su parte (Ver cuadro comparativo en el ítem (k) de la Nota), que en la División se avista, al aclarar (5.11 a.m.) un humo en dirección SSE, y luego otro más, sospechosos

ambos. Momentos después nuevos humos en la misma dirección, que estiman correspondían a los buques de la División Riveros en caza del GT-5. Latorre ordenó máximo andar y puso rumbo hacia punta Angamos para cortar la derrota del GT-5 y combatir.

Latorre no dudó de que los primeros humos fueran del GT-5. Sin embargo, según el parte del comandante del *Loa*, encargado de reconocerlos y que para ello navegaba en su demanda, logró la identificación a las 6.30 a.m., avisando de su carácter de enemigos por dos cañonazos. A su vez, el comandante del *O'Higgins* manifestó en su parte, que si bien a las 6.30 a.m. había avistado los humos y alertado por los disparos del *Loa*, recién a las 7.30 a.m. reconoció los humos como del *Huáscar* y *Unión*. El comandante del *Loa* dice que eran perseguidos por el *Blanco*, *Covadonga* y *Matías Cousiño*.

A estar por las horas, direcciones y posiciones en el gráfico chileno, se trataría de avistamientos de humos de vapor (ver ítem (c) en la Nota) que hacen dudar de su exactitud. Las distancias son del orden de las 35 millas, que indicarían una visibilidad no solo excelente, sino extraordinaria. Este gráfico fue publicado en el *Boletín de la Guerra del Pacífico* del 20 de octubre de 1879, p. 388; posteriormente en el Tomo I, Capítulo IX, pp. 492-493 de Pablo Ahumada y Moreno. El croquis formado por el teniente 2do. de marina y ayudante del jefe de la Escuadra A. Bianchi T., lleva la conformidad del Mayor de Órdenes de la escuadra chilena, capitán de corbeta L.A. Castillo. En él se ubica al *Cochrane* a las 7.30 a.m. a 33 millas de punta Angamos. Algo parecido se muestra en el croquis que aparece en el diagrama I del Informe del contralmirante de la Marina de Estados Unidos, don R.P. Rodgers, del 24 de octubre de 1879, al Secretario de Marina.

Galvarino Riveros, en su parte, manifiesta que recién a las 7 a.m. avistaron los tres humos de la División Latorre. Según el gráfico chileno, la distancia sería de unas 28 millas.

A estar por los informes del GT-5, que muestran una cierta coincidencia con el parte de Riveros, es solo entre 7.15/7.20 a.m. que avistaron los tres humos de la División Latorre por el NO, a una distancia de unas 22 millas, que sigue a un rumbo como para cruzar el del GT-5, que intentaba ganar camino hacia el Norte.

En el desarrollo de toda la campaña naval no se había dado el caso de avistar humos de vapores a tan grandes distancias. Contrastadas con el gráfico chileno, publicado a los pocos días del combate, y muy difundido por cierto, indicarían que la División Latorre alcanzó un punto mucho más al Oeste de las 20 millas en el paralelo de punta

Angamos, como la mencionada por Sotomayor en su telegrama Segundo, patrullando hacia el Oeste primero y hacia el Este después.

De todas maneras queda en pie el hecho de que el plan de interceptación se había materializado, en gran medida por la difusión por la red telegráfica de los desplazamientos del GT-5 en la costa chilena y el patrón que se había seguido en las expediciones anteriores. Esto resalta el valor de la información cierta y oportuna para la toma de decisiones válidas. Ahora faltaba aproximarse y combatir.

El aspirante Federico Sotomayor y Vigil en carta a su padre, desde San Bernardo, le manifiesta que estuvieron frente a una disyuntiva terrible. Si navegaban al Sur, "faltaría el carbón y estarían perdidos". Si se decidía combatir, sería "con la seguridad de sucumbir antes que rendirnos y contando únicamente con la Providencia y el heroísmo de los valientes jefes y tripulantes del *Huáscar*. La lucha era inmensamente desigual". (Ver el ítem (g) de la Nota).

García y García, en su declaración en el juicio de 1880, manifestó que el 8 la existencia de carbón en la corbeta era muy limitada, pues habiéndole entregado 25 toneladas al *Huáscar* la víspera, "apenas quedó el combustible indispensable para el viaje de regreso a uno de los puertos del Sur, hecho que quedó comprobado con el parte del 1er. Ingeniero, de tener al fondear en Arica, solo un remanente de poco más de 20 toneladas, y no de buena calidad, según se acredita con haber estado quemando cerca de "2 toneladas por hora" de ese mismo carbón al navegar a toda fuerza".

En el curso del desplazamiento del GT-5 hacia el Norte, la *Unión* se había situado por la cuadra de babor del monitor. Al avistarse los humos por el NO, Portal maniobró a toda velocidad y se colocó por la cuadra de estribor del *Huáscar,* y prosiguió luego al Norte. Poco después identificaron que los humos correspondían a un blindado, una corbeta y otro transporte. Obviamente, si Grau ya había identificado al *Blanco*, el recién avistado tenía que ser el *Cochrane*, cuya velocidad tuvo que llamar su atención, pues dos meses atrás cuando ocurriera la captura del *Rímac*, hubo de ser remolcado para llegar al puerto de Caldera.

García y García explicó muy bien que el paso al Este estaba cerrado por la costa; al Noroeste por la División Latorre y al Sur por la División Riveros, que perseguía tenazmente al GT-5. No quedaba otro curso de acción que forzar a todo andar el paso por el Norte, pero los buques de la División Latorre estaban relativamente muy inmediatos y el *Cochrane* se acercaba decididamente.

Con la División Riveros bien por la retaguardia, comenta el corresponsal J.R. del Campo de *El Comercio*, las distancias a la División Latorre se iban estrechando, y el blindado se acercaba ventajosamente al monitor. Grau comprende que al flanquearlo por la costa no podía eludir combate tan desigual, y cae al rumbo NE aproximadamente. Inicialmente, en la corbeta, incluso García y García, estiman que el monitor ha sufrido alguna avería, pero después se la califica como una hábil maniobra de Grau para acercarse a costa y proteger su flanco por ese lado. Sin embargo, ni una ni otra fue la causa, sino el cambio de estación de gobierno principal debajo de la toldilla, a la de combate en el departamento de la Torre, al mismo tiempo que Grau ocupaba su puesto en la Torre de Mando. En el lapso que se hace el cambio de estación, y que en la etapa hacia el sur se efectuaron dos ejercicios de cambio de gobierno a mano, el buque quedó sin gobierno y guiñó a estribor, durante unos cinco minutos, luego de los cuales Grau enmendó el rumbo al NE, a partir de las 8.30 a.m.

Entre 8.00/8.30 a.m. el GT-5 está prácticamente acorralado, a la altura de punta Angamos. Según el parte de MacMahon, la velocidad que Grau ordenara a las 5.40 a.m. se mantuvo hasta las 8.30 a.m. cuando lo llama Grau y le ordena aumentar 3 o 4 revoluciones, pero que él, al ver la situación y de propia iniciativa, las aumenta hasta 60/63 r.p.m., consignando en su parte, "que de haber estado con los fondos limpios, habría dado 12 o más m.p.h., en lugar de 11, que es lo máximo andado". Procede aclarar que para ello aumenta la presión de calderas a 25/30 libras, y el vacío en los condensadores a 26/27 pulgadas. Otra vez el asunto de los fondos sucios, y al respecto cabe recordar que el *Huáscar* hacía 102 días que había salido del dique, y en todo ese lapso había permanecido poco tiempo fondeado en puertos del Sur, como para favorecer incrustaciones en el casco, como se explica en el ítem (h) de la Nota. Cabe recordar, también, que en la etapa de regreso hacia el Norte, el monitor hubo de detenerse dos veces para reparar fallas en la máquina. ¿No habrá habido alguna limitación mecánica que en esta oportunidad impidiese alcanzar las 12.27 m.p.h. que desarrollara en 1865 en la corrida de la milla medida y nunca más volvería a alcanzar, o era una combinación de ambas causas? Jamás se sabrá, porque el Cuaderno de Máquinas, como toda la documentación de ingeniería, fue incinerado en las hornillas de las calderas antes de la captura.

La persecución de los blindados se concentró en el *Huáscar*, en tanto que el *Loa* y *O'Higgins*, por orden de Latorre, se dirigieron sobre la *Unión*, que tenía orden de evadir el combate aprovechando

de su superior andar para dirigirse al Norte. Salaverry, en la carta citada, expresa que a eso de las 9.00 a.m. estando la *Unión* a 600 metros por la aleta de babor del *Huáscar*, García y García apreció que el monitor no podría forzar el paso a la División Latorre y que ambos podían quedar aconchados sobre tierra, sin posible paso al Norte. La *Unión* aumentó su andar y se colocó a la cuadra de estribor y a toca-penoles del *Huáscar,* "sin que en este momento ni en ningún otro, se recibiera orden del almirante. Siguiendo de esta suerte nuestro rumbo al Norte, pasando delante de la proa del *Cochrane* a 400 metros de distancia apreciados por micrómetro, con una velocidad de 13 m.p.h.; momentos en los cuales la *O'Higgins* que traía rumbo Este, lo cambia al NE con el intento de cruzarnos". A eso de las 9.39 a.m. la *Unión* cruzaría la proa de la *O'Higgins* a unos 3,700 metros, esto es, dentro de su alcance de tiro. Después se uniría el *Loa* a esta persecución.

Cabría preguntarse, ¿por qué el *Cochrane* no le hizo una descarga con sus dos cañones de proa al cruzar por ella la corbeta a tan corta distancia, sin abandonar la persecución del monitor?, pues un par de impactos hubieran bastado para dejarla malamente averiada y a merced del *Loa* y *O'Higgins*.

Carbajal, en un artículo publicado en la *Revista de Marina* del Perú en 1921, expresa que el *Huáscar* se aprestó entonces al combate; y la *Unión*, "que para este caso tenía instrucciones del almirante de salvar el buque", forzó su andar y fácilmente pudo sustraerse, perseguida, sin embargo, aunque inútilmente por la *O'Higgins* y el *Loa*".

Conviene recordar en este momento, el párrafo 7° de las instrucciones de Prado:

> "En ningún caso comprometerá el almirante Grau algunos de los buques de su mando; y si encontrase buques enemigos en el tránsito, solo se batirá con fuerzas inferiores, salvo encontrarse en imposibilidad de retirarse ante fuerzas superiores, en cuyas circunstancias cumplirá con su deber".

Para no comprometer a la *Unión*, se hizo efectiva su capacidad de retirarse ante fuerzas superiores. Este no fue el caso del *Huáscar* y en estas circunstancias Grau cumplió con su deber. En otro párrafo se tratará sobre la situación de la *Unión*.

9.4.3. Tercera y última fase: EL COMBATE

A riesgo de parecer repetitivo, conviene recordar en este momento

ciertas características de ambos tipos de buque, para poder apreciar el desigual combate, que se complementa con las ilustraciones del caso:

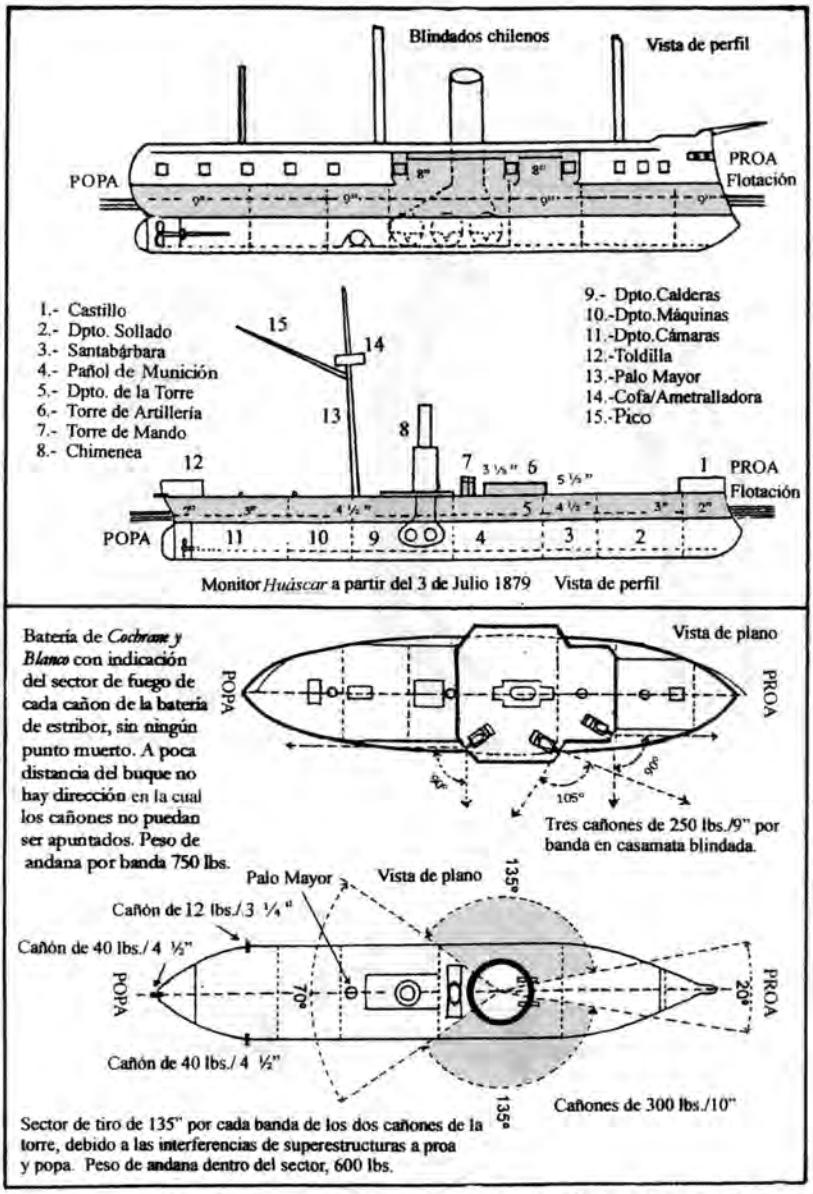
	Blindados chilenos c/u	Monitor peruano
Construido	1874, 1875	1,865
Desplazamiento	3,560 tons.	1,745 tons.
Potencia indicada	2,920 HP	1,120 HP
Velocidad	9/10 (*Blanco*); 10/12 (*Cochrane*)	11 m.p.h.
Capacidad carbón	300 toneladas	300 toneladas
Artillería principal	6/9" Armstrong, avancarga, rayados, peso proyectil 250 libras	2/10" Armstrong, avancarga, rayados, peso proyectil 300 libras
Alcance	2,900 mts *	2,900 mts *
Distribución	Batería (reducto) central	Torre giratoria, manual
Altura de la batería/torre sobre línea de flotación	7 pies 6 pulgadas	5 pies
Sectores de fuego	Croquis	Croquis
Sistema de disparo	Eléctrico/manual	Manual
Peso de andanada	750 libras por banda	600 libras por banda
Munición	Proyectil Palliser	Proyectil Palliser
Secundaria	Varios calibres	1/40 y 1/12 en alcázar; 1/40 en popa
Ametralladoras	2 Nordenfelt en puente	1 Gatling en cofa, con mantelete de hierro
Fusileros	1 grupo en cada una de las tres cofas	----------
Coraza	Croquis	Croquis
Costado	9" en línea de flotación, disminuyendo hacia proa y popa	4 ½" en línea de flotación, disminuyendo a 2" en proa y popa
Cubierta	3"	3/8"
Batería	6 y 8"	----------
Torre de artillería	----------	5 ½"
Torre de mando	?	3"
Espolón	Sí	Sí
Número de hélices	Dos	Una
Bauprés	Retirado	Retirado
Aparejo	Retiradas algunas vergas	Retirados trinquete y trípode

Altura de las cofas	18 metros aproximadamente	13.6 metros aproximadamente
Gobierno	Ruedas y guardines protegidos por el blindaje del costado	Rueda de gobierno principal en la cubierta debajo de toldilla; guardines sobre línea de flotación, protegidos por blindaje del costado. Rueda de combate protegida por blindaje del costado. Aparejo gobierno de emergencia y conjunto de yugo, caña y mecha del timón en popa sin protección.

(*) Alcance efectivo medio en metros.
Nota.- Los croquis presentan detalles del blindaje, artillería y sectores de fuego, estaciones de comando y gobierno.

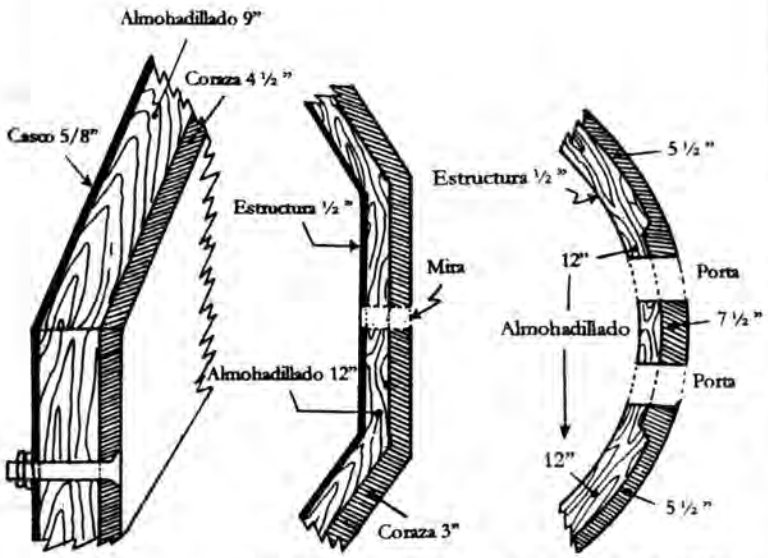
Ahora bien, el cuadro comparativo que se presenta (Ver ítem (k) de la Nota), permite apreciar las diferencias en las horas y distancias en los partes oficiales y demás, al inicio del combate y otros momentos del mismo. El ideal habría sido disponer de una cronología que permitiera reconstruir los rumbos, las horas, las decisiones y sus efectos, pero esa no es la realidad. Las diferencias entre los nacionales mismos de ambos países, originan dudas sobre los momentos en que ocurrieron los hechos, y por supuesto, como se ha dicho, también entre los partes oficiales de los dos adversarios. Aquellos de los chilenos fueron publicados pocos días después del combate. Asimismo, oficiales de marina de Estados Unidos, el cónsul británico en Coquimbo, y oficiales ingleses que visitaron el *Huáscar* ya chileno y el *Cochrane*, tuvieron acceso a la versión de sus oficiales, dibujos, detalles, visita al monitor, etc., información que fuera usada como fuente única y verdadera del desarrollo del combate. Obviamente no tuvieron acceso a las impresiones de los oficiales peruanos prisioneros, y los partes oficiales peruanos recién fueron conocidos y difundidos durante la segunda quincena de octubre. De ahí que casi en su totalidad, la información difundida en la época, se basa en fuentes chilenas, aunque los autores extranjeros también expresaron sus impresiones particulares.

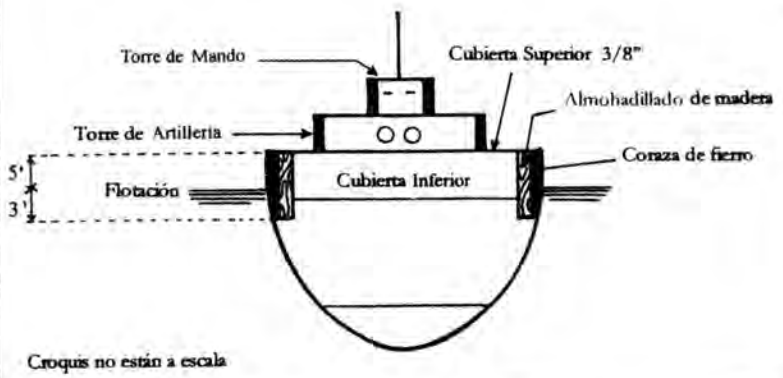
Factor importante para la reconstrucción, ha sido y es la hora usada en ambos países. Esto ya se ha comentado y por supuesto no se ha logrado una definición por la falta de información sobre el meridiano patrón que regulaba la hora u horas que regían en cada país. En consecuencia, en lo que sigue y en lo posible se usará la hora que aparece en los partes oficiales peruanos y de los corresponsales en la *Unión*, con la debida discreción.

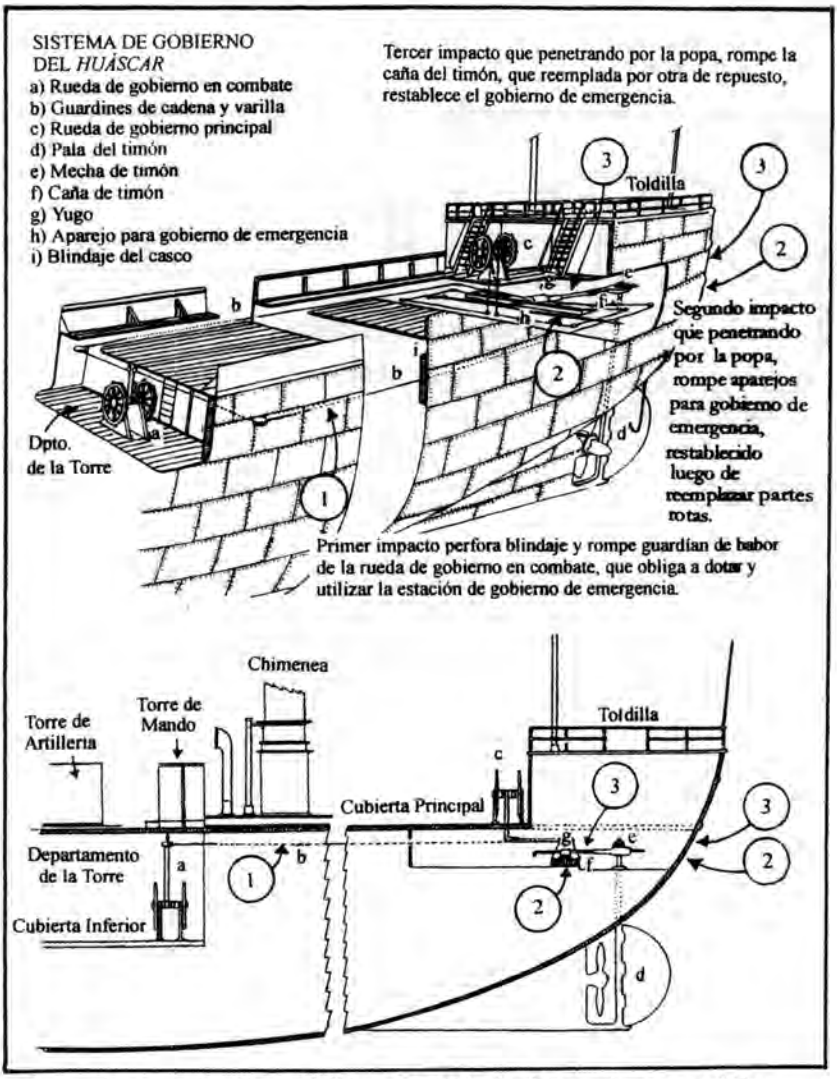


Vistas comparativas de perfil y plano, del monitor *Huáscar* y blindados chilenos en lo que se refiere a sectores de fuego y corazas. Se puede apreciar el amplio sector muerto de los cañones de la Torre por la popa del monitor, que ofrecía una ventaja para el adversario, que aprovechó al máximo. Asimismo, se aprecia la diferencia en las corazas. La artillería del monitor no podía perforar la de los blindados.

CROQUIS QUE MUESTRA LA COMPOSICIÓN
DEL BLINDAJE INSTALADO EN TRES
ZONAS VITALES DEL *HUÁSCAR* 1866



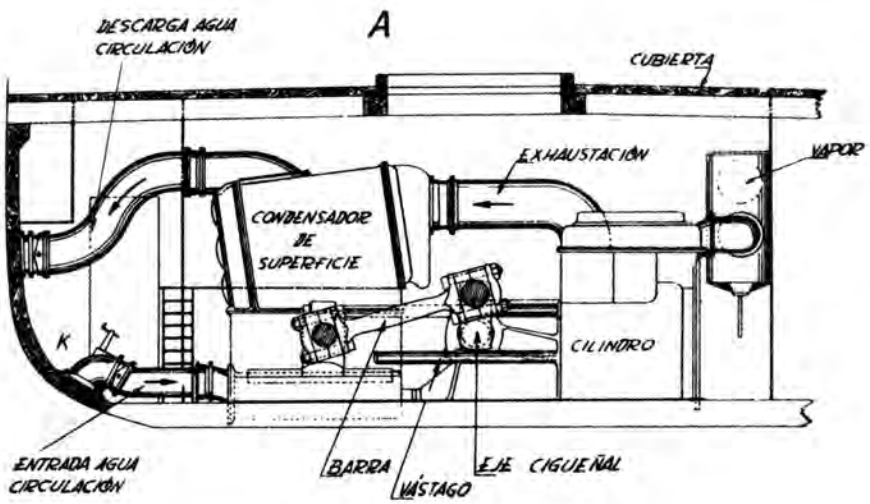




Croquis del sistema de gobierno del *Húascar*, con indicación de los tres impactos recibidos durante el combate. El gobierno del monitor mediante el sistema de emergencias resultó en un rumbo sinuoso que afectó su avance real.

Así se puede suponer que aun cuando las máquinas siguieron funcionando normalmente para una velocidad de 10 mph., el avance real respondía a una velocidad de 8-9 mph. permitiendo que el *Blanco* acortara distancia y participase del combate.

Es de notar que en la estación de gobierno de emergencia no había compás magnético y que la gente que la operaba recibía órdenes vía mensajero.



Dibujo que muestra el concepto básico de la máquina horizontal de biela invertida, similar a la Maudslay del *Huáscar*, fabricada por Laird Brothers. En el *Huáscar* el condensador era de inyección. En la esquina marcada K, válvula Kingston de ingreso de agua de mar. (Reproducida de: *Enciclopedia General del Mar*, T. IV, Ediciones Garriga S.A. 1957).

Por lo, pronto, se considera que a las 9 a.m. el *Huáscar* navegaba al rumbo NE (045°) y el *Cochrane* traía un rumbo de interceptación de casi E 1/4 NE (078°.5) a una velocidad de unas 12 m.p.h., en tanto que la del monitor era de 10.75 m.p.h.

Es un hecho que Grau tomó la iniciativa y abrió fuego a las 9.40 a.m. contra el *Cochrane*, a una distancia de 1,000 metros, según parte de Carbajal. Otro factor importante es aquel de la hora y distancia a la que el *Cochrane* abrió fuego contra el *Huáscar*. El parte citado no indica la hora, pero si la distancia: 200 metros por el lado de babor del monitor, habida cuenta que Latorre en su parte anota que al aproximarse apreciaba que los cañones de la torre los marcaba a 3 cuartas (34°) por estribor. Un simple problema de movimiento relativo muestra que a las velocidades, rumbos y distancias antes referidas, el *Cochrane* contestó el fuego a las 9.48 y a 200 metros.

El desarrollo del combate está muy ligado a un hecho de primerísima y trascendental importancia, cual es la hora y circunstancia en que fallece el ínclito almirante Miguel Grau. La pregunta, ligada a las horas arriba establecidas, es ¿a qué hora ocurrió?

Considerando las 9.40 a.m. como la hora de inicio del combate, el *Cochrane* habría contestado el fuego a las 9.48 a.m., pero sus disparos no causaron daños personales ni materiales importantes, pues una de las granadas pasó alta por el castillo y cayó al mar y la otra impactó en la zona del castillo. A los dos minutos, aproximadamente 9.50 a.m. el *Cochrane* disparó otra andanada que impactó por el lado de babor, causando los daños a que se refiere Carbajal, en el Departamento de la Torre y guardín de babor de la rueda de gobierno de combate, y que transcurridos unos diez minutos otro impacto en la Torre de Mando arrebató la vida del almirante. Se puede decir entonces, que su muerte ocurre a las 10.00 a.m., Hora Civil correspondiente al meridiano de Arica, que conservaban los buques basados en Arica, como se ha comentado. Esta hora obviamente, difiere de las otras que en diversas épocas, ya durante el siglo XX, se establecieron mediante dispositivos legales. Así, en un decreto supremo del 29 de setiembre de 1924, se dispuso que en toda la República se guardase silencio entre las 9.55 y 9.57 a.m., acompañado de una salva de 21 cañonazos a cargo de la escuadra. Es probable que esta hora se haya tomado del relato de Madan que es el único que la especifica. En otro decreto supremo del 5 de octubre de 1925, se repite la misma disposición, agregándose que durante los dos minutos de silencio, "cuanta persona exista en la República, cualquiera que sea el lugar en que se encuentre, se mantendrá inmóvil y con la cabeza descubierta;

cesarán las labores en las fábricas, talleres y establecimientos públicos y particulares; y se suspenderá el tráfico de todos los vehículos. El alerta será dado por un cañonazo del fuerte de Santa Catalina y las sirenas de las fábricas anunciarán el inicio del acto, y en el Callao cada buque de la Escuadra hará un cañonazo, pero terminados los dos minutos, los buques de la Escuadra harán una salva de 21 cañonazos". Por último, en otro decreto supremo del 27 de setiembre de 1979, que declara el 8 de octubre como el "Día del Valor y Heroísmo", se estableció las 9.50 a.m., como el momento en el cual en todo el país se debía guardar un minuto de silencio, y a continuación los buques de la Marina de Guerra y cuarteles harían una salva de 21 cañonazos, según instrucciones que se dictarían. Cabe mencionar que estos decretos solo tenían vigencia en el año de su promulgación. Esta última hora, probablemente, se estableció en base al parte de Carbajal:

> "A las 9h 40m, siendo inevitable el encuentro, afianzamos nuestro pabellón, disparando los cañones de la torre sobre el *Cochrane* a 1,000 metros de distancia. El *Cochrane* no contestó inmediatamente a nuestros disparos y solo cuando estuvo a 200 metros por babor hizo sus primeros disparos. Uno de ellos perforó el blindaje del casco de la sección de la torre (léase Departamento de la Torre), estalló dentro de esta sección sacando doce hombres fuera de combate; otro de ellos cortó el guardín de babor de la rueda de combate y nos obligó a gobernar con aparejos. Como "diez minutos después de haber recibido estas averías, sufrimos otra de mayor consideración: un proyectil chocó en la torre del comandante, la perforó estallando dentro, hizo volar al Contralmirante señor Grau", que tenía el mando del buque, y dejó moribundo al teniente 1° don Diego Ferré que le servía de Ayudante".

Así, pues, a la hora 9.40 a.m., cuando se afianza el pabellón, se le ha sumado los diez minutos citados, fijando como hora de la muerte de Grau las 9.50 a.m., sin considerar en todo caso, que los 10 minutos son "después de haber sufrido las averías" producidas por la andanada chilena lanzada varios minutos después que el *Huáscar* abriese fuego. Este autor se ratifica en las 10.00 a.m. por las razones explicadas. Sin embargo, si se considera que las 10.00 a.m. corresponde a la Hora Civil Local explicada, pues la Hora Civil en Greenwich (HcG) sería 2.42 p.m. y restándole el Nz+5, se tendría las 9.42 a.m., Hora Universal en uso en el Perú desde la década de 1920.

Las circunstancias de su muerte y el desarrollo del resto del combate, se verán más adelante. Las evoluciones a corta distancia que siguen al inicio, se complican con la participación del *Blanco*, y resulta difícil plasmarlas con exactitud en un gráfico, pero sí aproximado, imaginable, que es como lo consideraron en su época los ofi-

ciales de marina ingleses y norteamericanos pocos días después del combate, luego de consultarlos con oficiales y comando del *Cochrane*, así como historiadores extranjeros en base a los croquis de estos oficiales y partes chilenos. Se hace notar, sin embargo, que la historiografía chilena consultada no presenta uno similar como sí lo hacen con el croquis de la fase previa al combate mismo, publicado en el *Boletín de la Guerra del Pacífico* y reproducido en muchas obras. Esos croquis del combate, que en número de seis se han consultado y que corresponden a: Rodgers, Madan, Mason, Clowes, Wilson y el periódico *Engineering*, muestran algunas diferencias entre ellos. Es interesante, también, cómo para aquellos oficiales ingleses y norteamericanos, el combate se inició a las 9.25 a.m., que difiere de las horas Carbajal y Latorre. Revisando detenidamente la parte literal de los informes, se ha buscado formular uno similar, como el que se adjunta.

En cuanto al *Blanco*, que se encontraba a 6 millas por la popa al comenzar el combate, según Carbajal, el cuadro comparativo citado también muestra diferencias sobre la hora en que efectivamente se unió al combate. En este caso, si los dos primeros jefes del *Blanco* (Riveros y Peña) daban prácticamente la misma hora, se podría aceptar que este blindado abrió fuego contra el monitor a las 10.10 a.m. hora chilena, sin especificar la distancia. Sin embargo, cabe anotar que según el parte de Latorre es a las 10.10 a.m. cuando se observa la caída del pabellón en el *Huáscar*, sin mencionar que a esta hora el *Blanco* se hubiera unido al combate, dejando entrever más bien que ello se produjo algunos minutos después. Aunque los partes oficiales peruanos no mencionan a que hora y a que distancia interviene el *Blanco*, sin embargo, está la anotación del corresponsal del Campo, que señala como a las 10.22 a.m., la hora peruana del primer disparo del *Blanco*.

Las posiciones relativas iniciales del *Cochrane* y del monitor indican que éste último estaba por la amura de estribor del primero (33°.5) y, por lo tanto, dentro del sector de tiro de sus dos cañones de proa estribor, en tanto que los cañones de la torre del monitor apuntaban al blindado por babor casi en el límite de popa de su sector de tiro de 135°. Latorre trató de mantener en lo posible, una posición relativa dentro del sector muerto de tiro por la popa del monitor, regulando para ello su velocidad, ventaja táctica que le favorecía y explotó hábilmente durante el combate. El croquis adjunto, considera como posición inicial la ya dicha, y enumera una serie de puntos referenciales, que ayudan a la descripción que sigue, dejando en claro que solo se trata de los hechos más notorios:

Entre posiciones ½

A 9.40 a.m. encontrándose el *Cochrane* casi en la aleta de babor del *Huáscar* a unos 1,000 metros, el monitor afianzó su pabellón con una descarga de los cañones de su torre, dando inicio al combate naval. Los dos proyectiles pasan altos, pero en una siguiente andanada, una granada pica en el mar, rebota e impacta en la amura de estribor del *Cochrane*, por encima de la faja acorazada, penetra en la cocina, causa destrozos y cae en cubierta sin estallar.

Latorre no contesta de inmediato el fuego del monitor, pues confía en que su mayor velocidad le permite regular su posición relativa al monitor, como para que los disparos con la artillería del blindado fuesen lo más demoledores y certeros. Así, pues, solo a las 9.48 a.m. estando el *Huáscar* a 200 metros del *Cochrane*, éste abre fuego con sus cañones de proa y centro estribor. Un tiro pasa por alto y otro impacta en la parte superior de la roda, en el castillo, que lo daña y arroja al mar el mascarón de proa. Como se aprecia, no produce daños personales ni materiales importantes, y por lo tanto no son los que describe Carbajal. A su vez, otro tiro del *Huáscar* impacta en la batería (reducto) de estribor con un ángulo de 30° en la plancha de 6", hundiéndola 3" y que al rebotar deja solo una hendidura en la coraza y algunos remaches flojos.

Entre posiciones 2/4

A eso de las 9.50 a.m. otra granada del *Cochrane* impacta en el costado de babor, a un pie (0.33 mts.) sobre la línea de flotación en la zona del Departamento de la Torre, perfora el blindaje (coraza y almohadillado), explota y saca de combate a 12 hombres que operaban los manubrios para ronzar la torre; fragmentos y astillas trancan su corona dentada y piñón (cremallera), que despejadas a los pocos minutos, permite restablecer la rotación de la torre. El aspirante Sotomayor en carta a su padre del 15 de octubre desde San Bernardo, le comenta: "Las astillas se introdujeron entre las ruedas de la torre, entorpeciendo sus movimientos y perdimos un tiempo precioso en aclararla".

Casi al mismo tiempo, otra granada impacta sobre la línea de flotación a babor, perfora el blindaje y rompe el guardín de babor de la rueda de combate, dejando inhabilitado el accionar del timón desde esta estación (Ver ítem (d) de la Nota). Se hizo necesario dotar la estación de gobierno de emergencia en la popa debajo de la Cámara del Comandante (léase Departamento de Cámaras), para desde allí accionar la caña del timón mediante aparejos que atendían una decena de hombres, y que recibían las órdenes de Grau mediante una cadena de mensajeros. Obviamente, al quedar sin gobierno, el *Huáscar* guiña hacia estribor, respondiendo a la tendencia normal que ya se ha descrito. No hay información específica del lapso que dura esta situación hasta que Grau vuelve a tomar bajo su control el gobierno del monitor mediante el sistema de emergencia, con sus limitaciones, tiempo que pudo ser entre 5/10 minutos, en el supuesto de tener al

COMBATE NAVAL DE ANGAMOS
8 DE OCTUBRE DE 1879

PROYECCION MERCATOR

Escala aprox. = 1: 30,800

1000 500 0 METROS 2000

Resultado del Combate

J.R. del Campo comenta la cronología del fuego solo durante el lapso que pudo distinguir a los combatientes: entre 9.40 - 10.48 a.m.
Huáscar disparo 24 granadas, *Cochrane* disparó 29 granadas: Blanco disparó 6 granadas.
Latorre comenta los tiros disparados por el *Cochrane*; 46 granadas Palliser de 9" más otras de menor calibre y fuego de ametralladoras y fusiles.
Latorre comenta que el *Huáscar* hizo cinco (5) impactos en el *Cochrane*, como sigue 1 en el blindaje de la batería. 1 en la aleta estribor; 1 en la proa estibor, 1 debajo del portalón de estribor, y 1 en el pescante de gata. Estos impactos causaron 6 heridos de gravedad y 1 herido leve. También que el fuego de la ametralladora en la cofa del monitor, cortó casi toda la maniobra de babor. Perforó la chimenea en varias partes, el blindaje de las cofas. Rompieron vidrios de cubichetes y perforaron botes.
Las bajas y las averías en el monitor se tratan con detalle mas adelante.
Advertencia: Las derrotas trazadas representan rumbos verdaderos, habiéndose adoptado este recurso por no existir información de los rumbos de compas de los buques involucrados, y de sus correspondientes desvios. Las velocidades (V) a lo largo de las derrotas expresan millas por hora (mph).

Aprox. a 11.08 monitor parado.
A 11.10 tripulaciones chilenas abordan monitor. Toman POSESIÓN del *Huáscar*. No rendido, sino APRESADO. Gárezon hace notar pabellón en cubierta por disparos.

11.08 - 11.10

Aprox. a 11.07 - 11.10 blindados chilenos aprecian disminución en avance del *Huáscar*. Preparan embarcaciones para enviar personal para su captura. También detienen su marcha y a 11.10 abordan el monitor.

11.07

Aprox. 11.05 MacMahon para máquinas e inicia destape condensadores.

11.05

Aprox. 11.06 *Covadonga* dispara un proyectil contra el monitor

11.05

V 8.1

11.05

Aprox. 10.55 - 11.05 MacMahon evacua heridos del pañol de máquinas

ONO

11.00

V 8.1

11.00

Durante este tramo ambos blindados descargaron sus baterías contra el *Huáscar*, que solo contestaba con el cañón izquierdo de a 300 de la Torre.

Aprox. 10.54 alférez Herrera transmite a MacMahon decisión hundir monitor.

10.55

10.54

Aproximadamente 10.53 orden hundir *Huáscar*

10.53

10.55

10.54

10.53

10.55

ONO

10.53

Aprox. 10.48 Gárezon asume comando monitor

10.48

10.48

V 8.4

V 9.3

10.48 ONO V 8.0

Impacto entre 10.38 - 10.48 en la Torre ciega vidas de Aguirre y Rodríguez.

Huáscar asume rumbo ONO

B

C

10.40

10.36

10.38

10.40

10

9

6

7

8

5

VER AMPLIACIÓN

40° 30° 70°20'

50°

23°00'

Pta. Angamos

CROQUIS
DE UBICACIÓN

Escala = 1: 500,000

MEJILLONES

Durante este tramo se desarrolló un nutrido fuego de cañon entre ambos buques.

V 8.4

NE

V 8.4

Derrota estimada de aproximación del Blanco hacia el *Huáscar*, cuyo avance efectivo estaba reducido por razones de gobierno.

Norte

Noroeste Nordeste

Oeste Este

Suroeste Sureste

Sur

Nm

Variación magnética 12° E.

NE

10.03 C 450 mts 10.03

10.02

Se establece gobierno de emergencia

Aprox. 10.02 Aguirre asume comando monitor

NE

Muerte de GRAU por impacto Torre Mando. Muerte de Ferré por concusión

10.00 H 4 10.00 C

Huáscar guiña a estribor mientras se establece sistema de emergencia

9.51 9.51

C 2 H

9.50 9.50

Impacto penetra blindaje Dpto. Torre a 1 pie sobre línea de flotación, Proyectil estalla y saca de combate a 12 hombres. Astillas trancas sistema de ronza de la torre que se recupera varios minutos después.

Impacto rompe guardín de babor, timón de combate

B/C

3

Cochrane abre fuego

200 mts.

H 9.48

V 10.4

NE

V 12.9

NE

V 10.4

NE 1/4 E

C 9.40

1,000 mts.

9.40 *Huáscar* abre fuego

1

A 9.40 *Blanco* a unas 6 millas a popa del monitor, cuyo avance a partir del gobierno con el sistema de emergencia se reduce de manera tal que permite al *Blanco* participar en el combate a partir de las 10.22.

Cochrane intenta espolón contra *Huáscar*

Popa del *Huáscar* pasa a 5 mts. a proa del *Cochrane*

Huáscar asume rumbo ONO

10.36

10.38

10

10.37

10.40

10.40

10.20

450 mts

9

10.38

10.20

10.34

Huáscar intenta espolonear *Cochrane*

10.36 Pabellón en cubierta *Cochrane* suspende fuego

Huáscar restablece gobierno de emergencia

10.36

A 10.22 estallido de granada en Torre hiere a Canepa. Cañón derecho queda inutilizado

10.22

10.22 Pabellón izado *Cochrane* reinicia fuego

10.22 granada rompe caña timón en estación de emergencia y mata/hiere operadores. 3ra. Avería sistema

6

10.22

200 mts.

10.22 *Blanco* abre fuego

Cochrane intenta espolonear *Huáscar* que pasa libre por su proa.

10.25

Huáscar inicia amplio giro a estribor

7

10.28

10.28

Cochrane gira en redondo a babor

8

En la maniobra el *Blanco* pasa a 23 mts. a popa *Huáscar*.

10.29

10.30

Blanco gira a estribor

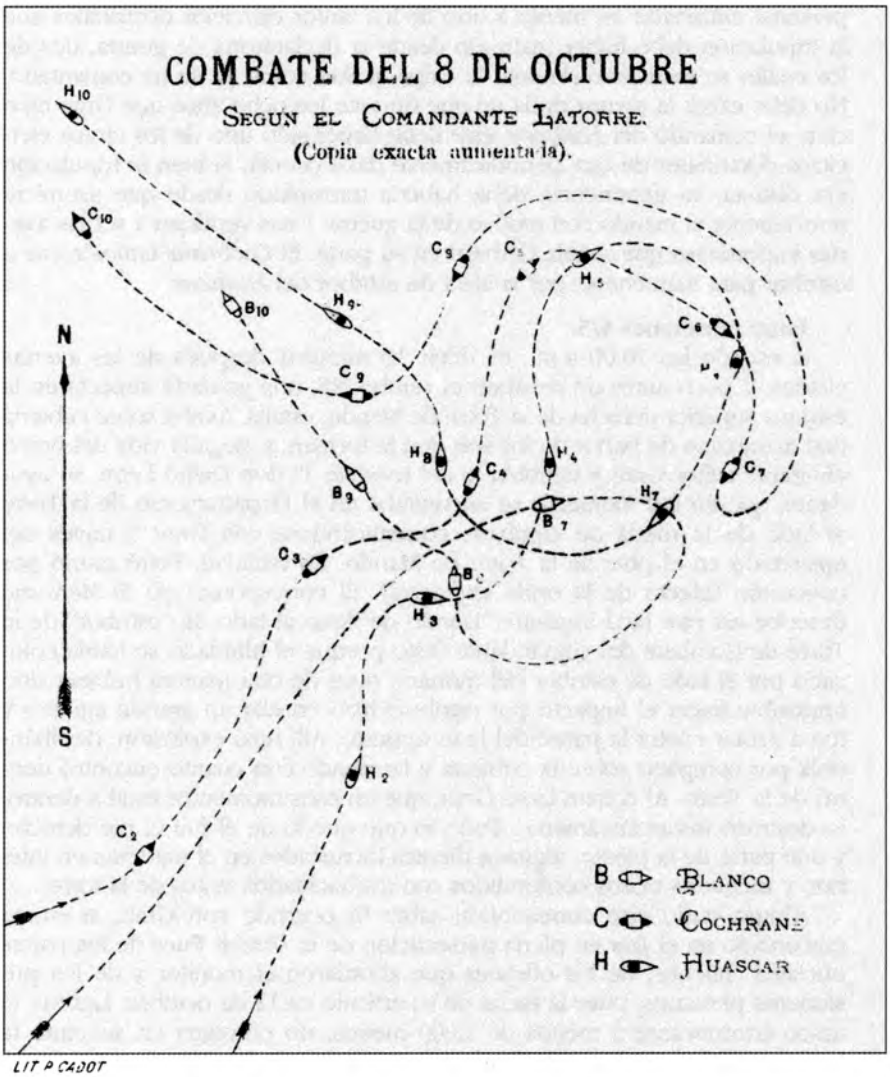
Cochrane

Huáscar

Blanco

Escala = 1: 15,400

CONCEPCIÓN Y COMPILACIÓN HISTÓRICA: CONTRALMIRANTE MELITÓN CARVAJAL PAREJA / DIBUJO Y COMPOSICIÓN GRÁFICA: MARIO GIRONDA - MIGUEL NAVARRO. DIRECCIÓN DE HIDROGRAFÍA Y NAVEGACIÓN DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERU



(Reproducida de: *Angamos: Refutación de los cargos hechos por el Jefe de la Escuadra Galvarino Riveros,* Santiago de Chile, 1882).

personal entrenado en mérito a uno de los tantos ejercicios doctrinales que la tripulación debe haber realizado desde la declaratoria de guerra, dos de los cuales se realizaron durante la etapa al Sur, como ya se ha comentado. No debe caber la menor duda de que durante los ocho años que Grau ejerciera el comando del *Huáscar*, éste debe haber sido uno de los tantos ejercicios doctrinales de que periódicamente daba cuenta. Si bien la tripulación era distinta, su experiencia debe haberla transmitido desde que asumiera nuevamente el mando con motivo de la guerra. Estas vendrían a ser las averías importantes que señala Carbajal en su parte. El *Cochrane* también cae a estribor para mantenerse por la aleta de estribor del *Huáscar*.

Entre posiciones 4/5

A eso de las 10.00 a.m., es decir 10 minutos después de las averías citadas, y poco antes de reasumir el rumbo NE, una granada impacta en la esquina superior derecha de la Torre de Mando, estalla, tumba sobre cubierta dos mamparos de babor de los seis que la forman, y siega la vida del bravo almirante señor Grau y también la del teniente 1° don Diego Ferré, su ayudante, que en ese momento se encontraba en el Departamento de la Torre al lado de la rueda de combate, comunicándose con Grau a través del enjaretado en el piso de la Torre de Mando. En realidad, Ferré murió por concusión (efecto de la onda explosiva). El corresponsal de *El Mercurio* describe así este fatal impacto: "Dando de lleno al lado de "estribor" de la Torre de Combate del comandante (esto porque el blindado se había colocado por el lado de estribor del monitor, pues de otra manera hubiera sido imposible hacer el impacto por estribor) hizo en ella un grande agujero y fue a azotar contra la pared del lado opuesto. Allí hizo explosión, derribándola por completo sobre la cubierta y barriendo con cuanto encontró dentro de la Torre. Al comandante Grau, que en esos momentos estaba dentro, lo destrozó instantáneamente. Todo lo que quedó de él fue el pie derecho y una parte de la pierna, algunos dientes incrustados en el maderamen interior, y menudos trozos confundidos con los hacinados restos de la torre".

¿Cómo pudo este corresponsal saber lo ocurrido con Grau, si estaba embarcado en el *Loa* en plena persecución de la *Unión*? Pues de los partes oficiales chilenos, de los oficiales que abordaron el monitor y de los prisioneros peruanos, pues la fecha de su artículo es 12 de octubre. Latorre, el único contrincante a menos de 1,000 metros, no consigna en su parte la hora probable ni el lugar del impacto en que muere Grau.

Cabe recordar que la Torre de Mando no tenía techo, y el puente abierto que sobre ella corría de una banda a la otra, no brindaba protección alguna. Se ha escrito que el busto de Grau sobresalía del borde superior de la Torre, lo que no podía ser, pues la altura de este borde era de 2.28 metros sobre la cubierta. Por otro lado, la Torre tenía en su periferia, a una altura de 2.08 metros también sobre la cubierta, ocho ranuras para observar el exterior, de 25.4 centímetros de ancho por 2.54 centímetros de alto. De esto se desprende que en ambos casos, Grau debió estar de pie sobre un banco.

Al reasumir el *Huáscar* el rumbo NE, el *Cochrane* maniobró a su vez para mantenerse por la aleta, otra vez por babor. Serían las 10.02 a.m. y la distancia unos 450 metros. El comandante Carbajal se apersonó a la Torre de Artillería para informar al 2do. comandante Elías Aguirre de la muerte de Grau y de Ferré; y a quien, en consecuencia, le correspondía asumir el comando. A partir de este momento, entonces, Aguirre comanda el *Huáscar* desde la Torre de Artillería, continuando con el feroz y sostenido combate, observando el entorno exterior por las cúpulas de mira de ella, y enviando sus órdenes a la estación de gobierno de emergencia en popa mediante mensajeros. Carbajal manifiesta que las dificultades en el gobierno a mano no permitían mantener un rumbo constante, lo que, obviamente, afectaba el avance del monitor.

Entre posiciones 5/8

El fuego continuó por ambos lados. Aunque en los partes peruanos no se menciona la caída a cubierta del pabellón del monitor, si lo hace Latorre, quien nota que el pabellón del *Huáscar* yacía sobre cubierta, y aun cuando ello no era signo de rendición, ordena suspender el fuego. Se encontraba a unos 450 metros por la aleta de babor. Sin embargo, como el monitor mantuviera su andar y habiendo transcurrido aproximadamente un par de minutos y casi al tiempo que se izaba el pabellón en el pico del mayor, él ordenaba reanudar el fuego.

En los otros partes e informes enemigos también se menciona la caída del pabellón, pero en horas diferentes, así como sobre su izamiento. Riveros, sin señalar hora, manifiesta que la ausencia de la bandera fue "por un instante, pero que luego de levantarse otra, la lucha continuó". Además, hay varias versiones al respecto, como que fue arriada por un tripulante; que los disparos rompieron la driza ; que la izó un cargador de cañón, o que fue el teniente Palacios y, por último, un soldado de la guarnición. Este autor concurre con la versión Latorre de que el pabellón no fue arriado sino que cayó. Habiendo sido izado nuevamente, hay que aplaudir a quien lo hiciera, visto el peligro que corrió de ser aniquilado por el fuego de ametralladoras y fusiles.

Como antes se ha dicho, Carbajal comenta que la reducción en el avance del monitor por efecto de un andar sinuoso a causa del gobierno a mano, favoreció el acercamiento del *Blanco* y *Covadonga*, que según del Campo a eso de las 10.22 a.m. llegaron a colocarse a unos 200 metros por la aleta de estribor, abriendo fuego contra el monitor, en tanto que el *Cochrane* estaba por la aleta de babor. Quedaba así el *Huáscar* encerrado por los dos blindados: *Cochrane* por la aleta de babor y *Blanco* por la de estribor. Anota Carbajal que a la par que el monitor disparaba contra el *Blanco*, viró para embestirlo con el espolón, ataque que el *Blanco* evadió. Esta acción no se ha graficado.

Fue en esas circunstancias –explica Carbajal– que me encontraba al costado del cañón derecho de la torre, fui herido por los destellos de

una bomba que penetró en la torre y estalló dentro de ella, e imposibilitado para continuar apreciando por mi mismo las circunstancias del combate, fui conducido a la sección de la máquina, donde se me prodigaron las atenciones que mi estado exigía.

El impacto referido fue a la izquierda de la porta del cañón derecho, perforando el blindaje (coraza y almohadillado) de la Torre de Artillería, que se explica por haber estado apuntando al *Blanco*, y que al explotar en el interior, mató a la mayoría de los sirvientes de ambas piezas, entre ellos los dos cabos de cañón. En cuanto al material, el cañón derecho quedó inhabilitado al resultar averiado por la explosión su compresor y la sobremuñonera derechos. A los cañones se envían dotaciones de relevo, inexpertas, como se pondría en evidencia al continuar el fuego con solo el cañón de la izquierda de a 300.

En otra andanada del *Cochrane*, una granada impactó a popa por la zona de la Cámara del Comandante (léase Departamento de Cámaras), dañó seriamente la estación de gobierno de emergencia, mató a la gente que operaba los aparejos, dando así inicio a un amplio círculo de giro hacia estribor. Se dice que esta caída habría obedecido al intento de Aguirre de espolonear al *Blanco*, pero no merecería crédito, pues para esta acción era necesario, precisamente, tener un control absoluto del gobierno del buque, y por lo dicho, Aguirre no lo tenía. Este gran giro, entonces, se debía a la "segunda avería" en el gobierno de emergencia, más grave que la anterior, visto que la caña misma del timón estaba dañada y que la magnitud del círculo (graficada en el croquis solo para fines ilustrativos) podría deberse al haber quedado la pala del timón orientada cierto ángulo a estribor sin poder ser accionada. Otros dicen que la avería en el sistema de gobierno la produjo una granada del *Blanco*, y otros por una del *Cochrane*. Este autor estima que fue la de este último y que la avería en la torre de artillería apuntando hacia el *Blanco* la produjo este blindado. El *Blanco*, en efecto, había llegado prácticamente a la escena del combate por la aleta de estribor del monitor, en razón de lo anteriormente expresado por Carbajal sobre el rumbo y avance. Recuérdese que al comenzar el combate se encontraba como a 6 millas (11,112 metros) por la popa del *Huáscar*. Su velocidad sería, por lo tanto, unas 8 m.p.h.

Fuera quien fuera el que disparase la granada, todo indica que ella atravesó también la Cámara de Oficiales y camarotería (léase Departamento de Cámaras), llegando hasta el Departamento de Máquinas, produciendo grandes destrozos e inhabilitándola como tópico de sangre (léase enfermería), afectando a los oficiales y tripulantes heridos que en ella se encontraban, así como a aquellos ubicados en el espacio de máquina aludido, que tuvieron que ser evacuados a los pañoles de máquinas y carboneras; también muchos otros se vieron obligados a refugiarse en aquella ante el nutrido fuego de ametralladoras y fusiles. En efecto, MacMahon en su parte, dice que "el capitán de fragata señor Carbajal fue conducido con dos o tres más al pañol de la máquina".

Por su parte, Latorre manifiesta que al ver este giro del *Huáscar*, él también realizó maniobra similar hacia estribor para espolonear al monitor, que "pudo pasar libremente por su proa". Eran las 10.25 a.m. Si se tiene en cuenta que Aguirre no tenía control del gobierno por las averías sufridas en la estación de emergencia, le era imposible eludir el espolonazo, y más bien habría sido Latorre quien finalmente desistiera, habida cuenta de las consecuencias que se derivarían del impacto de dos buques en movimiento a máxima velocidad, que de producirse habría afectado al blindado en detrimento de las ventajas de que hasta ese momento gozaba y que Latorre explotaba hábilmente.

Entre posiciones 8/10

Latorre manifiesta que después de pasar libre el *Huáscar* por la proa del *Cochrane*, se proyectó hacia el *Blanco*, que al ver girar al monitor a estribor, también cayó a estribor, maniobra que lo llevó a colocarse en la proyección del amplio círculo de giro del *Huáscar* en ese momento, que hace presumir que fue el *Huáscar* quien intentó espolonearlo, algo imposible, pues Aguirre aún no había recuperado el gobierno del monitor. Sin embargo el *Blanco* maniobró y pasó libre a unos 23 metros por la popa del *Huáscar*, pero quedando interpuesto entre el *Cochrane* y el *Huáscar*, pues el blindado había continuado su persecusión del monitor por el lado de babor. Esta evolución que dejó interpuesto al *Blanco*, como se ha dicho, obligó al *Cochrane*, que se encontraba a unos 200 metros por la aleta de babor del monitor, a girar en redondo a babor para evitar una colisión, y a Riveros igualmente, pero hacia estribor con el *Blanco*. La distancia a que se encontraba el *Cochrane* del *Huáscar* al iniciar esa maniobra de zafada, era de unos 200 metros, pasaría a ser en el curso de la evolución de unos 1,200 metros.

Por supuesto que ambos blindados al pasar cerca del *Huáscar*, aprovecharon para dispararle. Así el *Cochrane* le disparó con su cañón de proa-estribor, no alcanzando a hacerlo con el del centro-estribor por no estar listo. El *Blanco* al pasar a 23 metros del *Huáscar*, le descargó también una andanada.

Recuperado el gobierno del monitor, mediante sistema de emergencia, Aguirre enrumbó resueltamente hacia el *Cochrane* para espolonearlo, según Latorre, lo que él a su vez imita, esto es, que se dirige hacia el *Huáscar*. Así, enfrentados por un momento parecía que la colisión sería inevitable, pero el *Huáscar* cae a babor, según Latorre y su popa pasa apenas a "5 metros" por la proa del *Cochrane*. Bien pudo ser que fuera Latorre quien maniobrase para evitar el espolonazo mortal. De todas maneras, el *Cochrane* alcanzó a dispararle con el cañón en depresión, pues la distancia era tan reducida y la altura de su batería, al ser superior a la de la torre del monitor, obligaba a apuntar el cañón con un ángulo vertical negativo, o en depresión.

En cierta parte de su informe, al comentar Latorre los intentos de espolonear al *Huáscar*, refiere que "una vez más intentamos sucesiva-

mente ambos blindados, pero sin alcanzar el objetivo propuesto". Al respecto, sin embargo, Riveros en una de las conclusiones, que enuncia en su folleto de 1882, expresa que: "el *Blanco* no entró en combate al espolón, ni trató en ningún momento de hacer uso de él. Al contrario, obedeció durante toda la acción a la idea fija de no echar a pique al monitor enemigo, sino obligarlo a rendirse y capturarlo".

Esta conclusión, sin embargo, no coincide muy estrictamente con el parte del combate del propio Riveros, quien dice: "Las distancias se acortaron de tal manera, que se creyó llegado el momento de emplear el espolón, evitando el buque contrario. Hubo un instante en que el *Huáscar* pasó como a 25 metros de distancia del *Blanco*, disparando sus cañones y haciendo nutrido fuego con las ametralladoras de sus cofas (el monitor solo tenía una ametralladora en su única cofa)". Más bien es el *Blanco* el que aprovechó para hacerle fuego con su batería y con ametralladora y fusileros en sus cofas.

Ante todo esto, es bueno recordar que el monitor tenía muy restringida sus respuestas de tiro, por haber quedado solo con un cañón de a 300, y operado por dotación inexperta, como se ha comentado.

Entre posiciones 10/11

Todas estas maniobras iban acompañadas de un nutrido e intenso fuego de cañón, que el *Huáscar* contestaba con las restricciones que se acaban de mencionar, pero los impactos continuaban diezmando a los oficiales y tripulación y, por supuesto, causando daños materiales, hasta que por fin acosado enrumbó hacia el ONO, con los dos blindados por la aleta babor.

En algún momento de este tramo una granada impactó y perforó el blindaje de la Torre de Artillería, y explotó matando e hiriendo mortalmente a los que en ella se encontraban, incluso al comandante Aguirre. Mason explica que se puede tener una idea del efecto de este impacto, cuando encontrado e identificado su cadáver, mostraba desaparecida toda la parte superior de su cabeza, quedándole solo la quijada inferior, cuatro heridas en la pierna derecha, un corte en el estómago y seis heridas en el cuerpo, el hombro y brazo derecho totalmente desaparecidos. En ese momento Aguirre se encontraba a la izquierda y atrás del cañón izquierdo, observando por la cúpula de mira. Este impacto también hirió gravemente al teniente Palacios. El teniente José Melitón Rodríguez que se había asomado por una de las portas, perdió la cabeza. Otra versión dice que Aguirre muere en ocasión de un impacto en la Cámara de Oficiales (léase Departamento de Cámaras), adonde lo habían llevado herido.

Debido a los diversos impactos que perforan la chimenea, se desprende hollín, que junto con fragmentos y humo que penetran al Departamento de Calderas, impide leer los manómetros y niveles de agua. En una de las calderas el agua bajó tanto de nivel, que se quemaron del todo algunos tubos, produciendo un gran escape de vapor, creyéndose en uno de los blindados haber averiado las calderas.

Combate Naval de Angamos.
(óleo de Teófilo Castillo, existente en la
Comandancia General de la Marina).





Miguel Grau Seminario, Héroe de Angamos.
(Reproducido del Archivo del Instituto de
Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

El tiro de los fusileros ubicados en las tres cofas de los palos del blindado, inhabilitó la ametralladora Gatling en la cofa del *Huáscar* al matar a tres de sus cuatro operadores, a pesar de estar protegidos por un mantelete de plancha de hierro de caldera. El cuarto cayó a cubierta. Las cofas en que estaban ubicados esos fusileros, les daban una posición dominante.

Si bien es cierto que ningún impacto averió la máquina, algunos perforaron el blindaje en ambos costados del Departamento de Máquinas por encima de la línea de flotación, que al explotar en el interior cubrían las manivelas con fragmentos, y matando o hiriendo a varias personas en el pasadizo de máquinas, entre ellas al Dr. Santiago Távara y al señor Griffiths, capitán del velero *Coquimbo* capturado en Sarco

Muertos entonces Aguirre, Ferré y Rodríguez, el comando del monitor lo asumió el teniente 1° Pedro Gárezon, quien también continuó el feroz combate. Llevaba un rumbo ONO aproximadamente. Sin gobierno seguro, con varios incendios, con el cañón izquierdo que disparaba de vez en cuando, pero con las máquinas funcionando sin impedimentos. El *Cochrane* trató de espolonearlo nuevamente, pero Latorre se disuade al comprobar el impredecible gobierno del monitor. Los dos blindados siguen al *Huáscar* por la aleta de babor, disparando con sus cañones de proa y centro, más un incesante fuego de ametralladoras y fusilería.

Ante esta situación, y luego de un intercambio de opiniones con los oficiales sobrevivientes, Gárezon envió al alférez Herrera a transmitir al 1er. Maquinista MacMahon la decisión de "abrir válvulas" para hundir el buque, decisión que fue cumplida después de sacar a todos los heridos de abajo y parar la máquina. Según Laird Clowes, Grau había acordado con MacMahon darle aviso de hundir el buque, con 30 minutos de anticipación. MacMahon da inmediato cumplimiento a la orden transmitida por Herrera, pero para ello hubo de detener la máquina, y cuando estaban trabajando en la caja de la válvula principal de inyección, se presentaron las dotaciones de abordaje de los blindados, y tomaron posesión del buque, según los detalles consignados en los párrafos que siguen".

El teniente 1° Pedro Gárezon, que asumió el comando del monitor se expresa, en su informe a Carbajal, como sigue:

"Después de la lamentable pérdida del señor contralmirante don Miguel Grau, de haber Ud. caído herido y muerto el Segundo Comandante capitán de corbeta Elías Aguirre, el oficial de detall don Diego Ferré, teniente 1° y el de igual clase don José Melitón Rodríguez".

En cuanto a la situación, Gárezon la describe así:

"El *Huáscar* se encontraba sin gobierno por tercera vez, pues las bombas enemigas, penetrando por la bobadilla (zona del casco en popa por donde pasa la limera del timón), habían roto los aparejos y cáncamos de la caña, lo mismo que los guardines de combate y varones de cadena del timón. Estas bombas al estallar ocasionaron por tres veces

incendios en las Cámaras del Comandante y oficiales (léase Departamento de Cámaras), destruyéndolas completamente. Otra bomba había penetrado en la sección de la máquina (léase Departamento de Máquinas) por los camarotes de los maquinistas, produciendo un nuevo incendio y arrojando las mamparas sobre los caballos (léase manivelas), que pudieron continuar su movimiento por haberse aclarado con la debida actividad los destrozos que cayeron sobre ellos. También tuvimos otros dos incendios, uno bajo la Torre del Comandante y el otro en el Sollado (de proa)".

A su vez, en su informe a Gárezon, MacMahon le expresa:

"La "primera" bomba que tuvo efecto en el Departamento de Máquinas fue por el costado de babor, en mi camarote, rompiendo la lumbrera y echándola encima de los caballos (léase manivelas), así como también una porción de tornillos y pernos del blindaje, produciendo un incendio en dicho lugar. La "segunda" se llevó el cubichete de la máquina, arrojando encima de los caballos (léase manivelas) una lluvia de trozos de madera. La "tercera" vino de popa por la Cámara de oficiales (léase Departamento de Cámaras) trayendo una gran cantidad de astillas y mamparos rotos a la máquina. La "cuarta" vino por el costado de estribor al centro del Departamento, reventando dentro, rompiendo los camarotes de dicho lado y destruyendo todo el Departamento; esta bomba dejó a algunos muertos e hirió a otros, entre los que se encontraban el doctor Távara y el señor John Griffiths, capitán de la presa *Coquimbo*. En este momento la máquina estaba completamente cubierta de trozos de madera, fierro y camas. Gracias a la Providencia no ha habido ninguna avería en la máquina; durante este tiempo todo el Departamento (de Máquinas) estaba lleno de humo, proveniente del incendio ocasionado por las bombas. En la sala de fuegos (léase Departamento de Calderas) no hubo material averiado, pero el número de bombas que habían reventado en el interior de la chimenea estaba llena de humos y de hollín, haciendo imposible ver los indicadores de vapor (manómetros) y de agua (niveles) de las calderas. Como las cámaras estaban demolidas, fue necesario mandar abajo a los heridos; la mayor parte de ellos fueron puestos en las carboneras de proa".

En otra parte de su informe, Carbajal dice:

"El *Huáscar* cayó en poder del enemigo cuando no le fue posible ya continuar su resistencia, inutilizados sus cañones, roto su timón y diezmada su tripulación. Pero como último recurso se abrieron completamente las válvulas (ver ítem (f) de la Nota respectiva) para sumergir el buque, y se hubiera conseguido este resultado si al llegar al costado del *Huáscar* las embarcaciones del enemigo hubiera sido posible resistirlo de algún modo".

En efecto, Gárezon en su parte a Carbajal le informa:

"En este estado y siendo de todo punto de vista imposible ofender al enemigo, resolví de acuerdo con los tres oficiales de guerra que

quedábamos en combate, sumergir el buque antes de que fuera presa del enemigo, y en tal intento mandé al alférez de fragata Ricardo Herrera para que en persona comunicara al Primer Maquinista la orden de abrir válvulas (sic), lo cual fue ejecutado en el acto, habiendo sido para ello indispensable parar la máquina, según el informe que acompaño de dicho maquinista".

MacMahon, en otra parte de su informe a Gárezon, manifiesta:

"En este estado y viendo los oficiales que era imposible la salvación del buque, recibí orden personal y privada del alférez de fragata don Ricardo Herrera, para abrir las válvulas (sic) y echar el buque a pique, cuya orden la ejecuté en el acto, con todas las actividades y deseos posibles, sacando todos los heridos de abajo. Después de esto tuve que parar la máquina para sacar las puertas (léase tapas) de los condensadores".

No cabe duda, que a estar por lo expresado por MacMahon, debe haberle tomado un tiempo el trasladar a los heridos desde carboneras y pañoles de máquinas, a un lugar más aparente, lo que retrasó la ejecución de la orden.

En otro párrafo de su parte, Gárezon escribe:

"Eran las 11.10 a.m. cuando se suspenden los fuegos del enemigo. El buque principiaba a hundirse por la popa, y habríamos conseguido su completa inmersión, si la circunstancia de haber detenido el movimiento de la máquina no hubiera dado lugar a que llegaran al costado las embarcaciones enviadas por los buques enemigos, a cuya tripulación no nos fue posible rechazar por haber sido inutilizadas todas las armas que teníamos disponibles. Una vez a bordo los oficiales que las conducían, obligaron a los maquinistas, revólver en mano, a cerrar las válvulas (sic), cuando ya teníamos cuatro pies (1.20 metros) de agua en la sentina y esperábamos hundirnos de un momento a otro; procedieron activamente a apagar los incendios que aún continuaban, y nos obligaron a pasar a bordo de los blindados junto con los heridos".

Por su parte, MacMahon expresa:

"Pero no tuve tiempo suficiente para concluir de sacarlas (las tapas), pues fuimos abordados y tomados prisioneros; en este momento el buque tenía tres o cuatro pies (1.20 metros) de agua en la sentina superior; en pocos momentos más iba a comenzar a entrar el agua por los agujeros (producidos) de las bombas enemigas, y el buque se hubiera ido violentamente a pique. Yo y el segundo ingeniero fuimos amenazados con revólver al pecho, diciéndonos que moviésemos la máquina y sacásemos (achicar) el agua; nosotros rehusamos el hacerlo por ser prisioneros de guerra; pero nos dijeron que los ingenieros del *Rímac* habían sido forzados a entregar la máquina bien, y que nosotros teníamos que hacerlo so pena de morir".

Finalmente, Gárezon concluye así su parte a Carbajal:

"Debo manifestar igualmente que cuando los oficiales y tripulación de los botes subieron a la cubierta del buque, se encontraron el pico caído por haberse roto la driza de cadena que lo sostenía, de manera que el pabellón que pendía de él y que había sido izado por segunda vez, se encontraba en la cubierta, cuya circunstancia la hice notar al teniente 1° señor Toro del *Cochrane* y a otros oficiales cuyos nombres no recuerdo".

Cerrando su informe, Carbajal comenta:

"No siendo esto así, sus tripulantes tomaron posesión del buque, detuvieron su sumersión cuando ya tenía cuatro pies (1.20 metros) de agua en sus fondos; extinguieron algunos incendios que aún se conservaban a proa y popa del buque y finalmente lo condujeron a Mejillones, no sin algunas dificultades, favorecidos por la tranquilidad en que se hallaba la mar".

Lo notable en este combate desde el punto de vista material, es que ninguno de los impactos penetró en el Departamento de Calderas por arriba de la flotación, ni por debajo. Si una de las calderas quedó fuera de servicio lo fue por falta de control en el agua de alimentación en razón de no poderse leer bien su nivel. Si bien varios impactos dieron en el Departamento de Máquinas perforando el blindaje, todos fueron también por encima de la línea de flotación y de la cubierta inferior, pero sin averiar en momento alguno la máquina principal ni las bombas que funcionaban acopladas, lo cual habría sido distinto si los impactos hubieran ocurrido bajo la línea de flotación. En general, ninguno de los impactos de la artillería de los blindados ocurrió debajo de la línea de flotación a lo largo de toda la eslora. La máquina estuvo funcionando normal hasta el momento en que MacMahon recibiera la orden referida, y recién entonces se la detuvo. Evaluar el tremendo castigo recibido por el *Huáscar* durante una hora y veinticinco minutos, seguir navegando a toda fuerza y disponer parcialmente de los cañones y torre, convierte al monitor en una joya, a pesar de sus defectos, que debe haber hecho sentirse orgullosos a los hermanos Laird, y a los peruanos haberlo tenido en su poder durante 14 años.

Transcurridos 42 años, Carbajal en un artículo de la *Revista de Marina* del Perú, decía:

"Pero, el ínclito contralmirante Grau que, al verse perdido, pudo destruir su buque varándolo o sumergiéndolo, prefirió en su denuedo sucumbir heroicamente entregando esta tarea a los que siempre supo afrontar y, a las 9.40 a.m. rompió el *Huáscar* sus fuegos contra el *Cochrane* iniciándose así el glorioso combate de punta Angamos, inmortalizado por la historia, en que después de una hora y cuarto de desesperada resistencia, aniquilado e impotente para continuarla, muerto el almirante y Aguirre y otros más, con sus cubiertas empachadas de muer-

tos, heridos y escombros, incendiado en varias partes, sin timón y hasta sin máquina por la cantidad de agua que llenaba sus bodegas con el intento de sumergirlo de los pocos tripulantes que quedaban aptos: en tales condiciones cayó en poder del enemigo, NO RENDIDO, SINO APRESADO".

Hoy, 126 años después este autor mantiene la misma convicción, y la descripción confirma que si bien el monitor no disparó en los últimos quince minutos, el combate en sí duró una hora treinta minutos, de los cuales, Grau lo condujo durante los primeros treinta, y en el lapso subsiguiente los oficiales en comando ejercitaron los valores que les inculcara Grau como guía de hombres, asimilados por la tripulación a pesar de la diferencia de nacionalidades: combatieron y murieron por el Perú. Se considera pues, que el *Huáscar* combatió hasta las 11.10 a.m. en que fuera abordado y apresado.

En su primer parte sobre el combate, Latorre al referirse a los peruanos, se expresa: "resistencia que enaltece el valor de los señores jefes, oficiales y tripulantes del monitor *Huáscar*". Según lo comenta Galvarino Riveros en su obra de 1882, ya citada, en nueva versión a causa de las razones que en ella expresa, esa frase se enunció como sigue: "después de una resistencia tenaz y vigorosa".

9.5. TOMA DE POSESIÓN DEL HUÁSCAR

Apenas detenida la marcha del monitor, que ponía fin a su "resistencia tenaz y vigorosa", según expresión de Latorre, el *Cochrane*, que se encontraba entre 10/15 metros por la aleta de estribor como el *Blanco* que lo estaba por la de babor, pusieron ambos sus embarcaciones en el agua dotadas con oficiales y tripulación escogidas, saliendo en demanda del monitor para abordarlo.

La primera en llegar fue la del *Cochrane*, a cargo del teniente 1° J.M. Simpson, con varios oficiales, los 2do. y 3er. ingenieros A. Romero y C. Werner, respectivamente, y algunos hombres de tripulación. Fueron recibidos por el comandante del *Huáscar*, teniente 1° Pedro Gárezon y de inmediato se constituyeron en la máquina y santabárbara, adoptando las medidas para contener la inundación y apagar el incendio en las inmediaciones del pañol de pólvora.

Poco después atracó la embarcación del *Blanco*, con el capitán de corbeta J. Guillermo Peña, designado por Riveros comandante accidental del monitor, acompañado de varios oficiales y los ingenieros Altamirano y Encina, más varios marineros y soldados de la guarnición del blindado. También estuvo el Mayor de Órdenes de la

Escuadra, capitán de corbeta Luis A. Castillo, quien iba con el encargo de llevar al *Blanco* a los jefes del monitor, habiendo regresado al blindado dice Riveros, "trayendo la triste noticia de que el comandante Grau había muerto arrebatado por un proyectil. Su cadáver había desaparecido. Poco después de esa muerte sucumbieron también dos jefes más que lo habían reemplazado. La muerte del contralmirante peruano don Miguel Grau ha sido, señor Comandante General, muy sentida en esta Escuadra, cuyos jefes y oficiales hacían amplia justicia al patriotismo y valor de aquel notable marino".

El aspirante Sotomayor y Vigil, en carta del 15 de octubre a su padre, describe así los minutos finales:

> "El *Cochrane*, viendo que ya no hacíamos fuego ni podíamos movernos nos creyó rendidos y arriando sus botes se dirigieron a nuestro monitor. Al instante el teniente Gárezon, comandante en ese momento de nuestro destrozado *Huáscar*, mandó defender el abordaje; entonces mandó "abrir las válvulas" cuya orden se ejecutó inmediatamente, y cuando nuestro buque tenía ya cuatro pies de agua, varios maquinistas enemigos saltaron a la máquina y obligaron a un fogonero inglés que se hallaba abajo a cerrarlas, lo que consiguieron desgraciadamente.
>
> Pidieron a sus buques bombas para achicar el buque que de un momento a otro se iba a pique, pues el agua ya penetraba por los forados del casco. Tres minutos más y hubiéramos evitado la triste desgracia de que nuestro heroico *Huáscar* cayera en manos de nuestros enemigos. Momentos después fuimos embarcados en sus botes. ¡Qué trance tan terrible!"

En efecto, todos los sobrevivientes, heridos y sanos, fueron embarcados en los blindados para su posterior conducción a Mejillones primero, y a Valparaíso después.

Riveros, en su parte del 9 de octubre, describió así el estado del monitor:

> "Cuando se ven los destrozos que nuestros proyectiles hicieron en la nave enemiga, se comprende que los combatientes de los buques chilenos debieron tener durante el combate igual serenidad que en un tiro al blanco".

Concluido el transbordo de la tripulación peruana y reparado provisionalmente el gobierno del monitor, se dirigió, bajo el comando de Peña, escoltado por el *Matías Cousiño* y en compañía de los blindados, al puerto de Mejillones, fondeando a las 3 p.m., en donde se le harían algunas reparaciones para dejarlo en estado de navegar con seguridad hasta Valparaíso, adonde llegó efectivamente el 20.

9.5.1. Difusión en Chile del combate y su resultado

En la mañana del 8 de octubre, desde los primeros momentos del combate, la estación de vigía en Mejillones mantuvo permanente-

mente informado, por el telégrafo, al Ministro Sotomayor en Antofagasta, de su evolución, quien a su vez lo hacía, también por telegrama, a Santiago, confirmando el apresamiento del *Huáscar*.

Algunos datos interesantes de este telegrama de Sotomayor, concurren con la hora promedio de inicio del combate las 9.30 a.m., y que un individuo de una guanera informase que a las 9.30 a.m. el *Cochrane* se puso a tiro de cañón del *Huáscar* que dio fuego sobre el primero. Otro fue la decisión de enviar al *Copiapó* a Mejillones con cirujanos y toda clase de elementos en auxilio de la escuadra.

Sotomayor concluía diciendo que parecía indudable la rendición del *Huáscar* y que él saldría inmediatamente en el *Copiapó*, con el general Escala y jefes del ejército, llevando los auxilios necesarios: "y a felicitar a los comandantes de los buques que han tomado parte en el combate. Por tan feliz acontecimiento, felicito al Supremo Gobierno y a la Nación, porque facilita al ejército el desempeño de la alta misión a que está llamado en esta guerra".

Poco después, el general Baquedano retrasmitió al Presidente Pinto, el parte preliminar de G. Riveros, que entre otras cosas manifestaba:

> "Grau muerto; igualmente el segundo y tercero Comandante de ese buque. Resistencia tenaz y heroica de la tripulación del blindado peruano. Por el estado en que ha quedado creo que no podrá servir. En el *Blanco* y el *Cochrane* ninguna desgracia. La *Unión* pudo escaparse merced a su rápido andar. *Loa*, *O'Higgins* y *Cochrane* en su persecución. Voy a Mejillones para enterrar a los muertos del *Huáscar*. Dejo allí a los prisioneros. Felicito a V.E. por esta victoria".

Un nuevo telegrama, de las 7.50 de la noche, cuyo promotor era D. Toro Herrera para Domingo Santamaría, daba detalles más precisos luego de visitar los buques surtos en Mejillones, manifestando que:

> "El *Blanco* intacto. El *Cochrane* recibió un balazo a popa que entró por el camarote del comandante, atravesando la sala de armas; salió cerca de la batería de babor, sin causar averías. Otra granada recibida penetró sobre el blindaje, inmediato a la roda de estribor, sin hacer explosión. Una en el blindaje de batería, dejando una ligera señal. Los heridos son 10".

Esta parte del telegrama confirma, pues, que los dos últimos impactos fueron logrados por el monitor. Como se ha explicado, hay una duda en cuanto al primero, pues según Madan, la granada la disparó el *Blanco*. Continuando con el telegrama decía:

> "Grau fue herido al cuarto disparo del *Cochrane*; perdió un brazo y una pierna. Cuando lo transportaban a la Cámara de oficiales, una granada destrozó el cuerpo y a los que lo llevaban. En los demás buques no hay novedad alguna. Tripulación del *Huáscar* 216. Se han encontrado 25 cadáveres. Aún no tengo otros datos exactos sobre el número de heridos

y prisioneros. Desde que la escuadra hizo rumbo a este puerto, la ambulancia estuvo lista en el muelle con cien camas, pero aún no desembarcan todos los heridos".

Respecto al relato sobre Grau, parece que Toro Herrera estuvo mal informado, y más bien ese comentario ha sido atribuido por unos a una confusión con el cuerpo de Ferré, que al llegar a la Cámara fue identificado como tal por el doctor Rotalde; sin embargo, otra versión indica que Ferré murió por efecto de la onda explosiva en la Torre de Artillería, sin que su cuerpo sufriera en lo absoluto.

Sobre la parte material, Toro Herrera manifestaba:

"El *Huáscar* ha sido acribillado a balazos. El entrepuente, Cámara del comandante y oficiales, destruidos. El casco ha sido penetrado a estribor en tres partes, a babor una y muchos otros han rozado. La Torre (de Artillería) fue penetrada en dos partes, desquiciando las planchas como una pulgada. Esta se cree está en mal estado. Algunos tiros solo han dejado señales. La chimenea destrozada por muchos tiros. Los cañones de la Torre (de Artillería) en buen estado. Puede que algunas de las cureñas hayan sufrido algo. Un cañón de a 60 partido en el brocal. Máquina en buen estado. No ha recibido avería alguna. Del timón no sufrió sino la rueda de éste, que fue destrozada. Las averías del *Huáscar* no son tantas que le impida hacerse a la mar en dos días más. La reparación seria que hay que hacer será en la Torre (de Artillería). Datos exactos serán transmitidos en dos horas más. El comandante Riveros debe mandármelos con detalles precisos. Comunico estos datos para calmar la ansiedad que reinará en Santiago".

En esta parte es inexacta la referencia a un cañón de a 60; primero, porque no pertenecía a la artillería secundaria del monitor, y segundo, porque informes posteriores indican que fue el cañón de a 12 libras, instalado en la banda de babor. También es inexacto lo referente al gobierno, pues todas las relaciones indican que el sistema en general fue inhabilitado por tres veces, y que en una de ellas se afectó hasta la caña. En cuanto a la duración de las reparaciones temporales, estuvo correcto, pues el 10 de octubre, el *Huáscar* se desplazaba a Antofagasta.

En su telegrama del 9 al Comandante General de Marina, Riveros le informaba con respecto a la *Unión*, que desde un comienzo se alejó al Norte a la máxima velocidad posible, siendo perseguida por el *Loa* y *O'Higgins*, aunque su impresión era que lograría escapar, pero que apenas producida la captura del *Huáscar*, había ordenado que el *Cochrane* procediera al Norte en apoyo de los dos buques citados. Esta orden, sin embargo, no la pudo cumplir Latorre por cuanto el blindado hubo de fondear en Mejillones para efectuar algu-

nas pequeñas reparaciones en sus máquinas, saliendo recién el 9 de octubre a las 1.30 a.m.

Sotomayor, ya en Mejillones, envió el 9 de octubre a las 12.10 de la tarde, un telegrama a Santa María poniéndolo en autos de lo que en persona había averiguado desde su llegada. Decía así:

> "El *Huáscar* necesita repararse en Valparaíso. Sus máquinas en buen estado. Las averías del *Cochrane* de muy poca importancia. "La defensa del monitor ha sido heroica". Detalles irán mañana. Nada se sabe del resultado de la persecución de la *Unión* por la *O'Higgins* y el *Loa*. Trato de hacer salir al *Cochrane* esta noche".

Concluía su telegrama con una referencia a la misión del GT-5, que supuestamente se basaría en alguna respuesta o comentario de algunos de los prisioneros:

> "El viaje del *Huáscar* y la *Unión* al Sur tenía por objeto atraer nuestros buques hacia allá para venirse enseguida sobre nuestros transportes en Patillos, que se suponían desembarcando diez mil hombres. Grau se oponía a la expedición. Ignoraban la presencia del *Cochrane* en estas aguas".

Efectivamente, todo indica que al momento de redactar este telegrama, los captores del monitor no habían leído aún la carta de instrucciones de Prado, que ya se ha comentado, ignorantes en absoluto sobre dicha operación. En cuanto a la supuesta oposición de Grau a la expedición, era solo eso, una hipótesis que no tenía sustento alguno. Es cierto, en cambio, el desconocimiento que se tenía de la presencia del *Cochrane* en las aguas del norte.

En el transcurso del 9 de octubre, Sotomayor envió a Santa María varios telegramas más, que se resumen en la siguiente síntesis:

1. Respecto de la *Unión*
- Que a las 11.15 a.m. del 9 fondearon en Mejillones el *Cochrane*, *Loa* y *O'Higgins*.
- Que los dos últimos la persiguieron hasta la altura de Huanillos sin poderla alcanzar, suspendiendo la caza al llegar la noche del 8.
- Que en el curso de la persecución, la *O'Higgins* no pudo acortar la distancia de 10 millas que los separaba. El *Loa* se acercó algo más, alcanzando a disparar tres o cuatro tiros que no tuvieron contestación.
- Que el andar de la *Unión* llegó a 13 m.p.h.

2. Respecto del *Huáscar*
- Que estaba muy maltratado, al extremo que no podría viajar a Valparaíso antes de 3 o 4 días.

- Que la Torre de Artillería y el blindaje del casco, habían sido perforados en varias partes.
- Que la Torre de Mando estaba completamente destrozada
- Que el desorden y destrozos que se notaban en el monitor eran indescriptibles.
- Que uno de los cañones de a 40 fue partido por una granada
- Que después de una prueba había quedado demostrado que la Torre de Artillería funcionaba, con pequeños entorpecimientos, a babor y estribor.

3. Respecto al personal del monitor
- Que de la tripulación peruana faltarían 61 individuos
- Que a las 9 a.m. de este día se celebrarían las honras fúnebres solemnes por los jefes y oficiales muertos.
- Que los prisioneros tomados eran 144, excluyendo los tres tripulantes de la goleta *Coquimbo* capturada en Sarco. Sus nombres irían en parte detallado.

4. Respecto de los blindados chilenos
- Que el *Blanco* y el *Cochrane* zarparían el 10 para Antofagasta
- Que los heridos en el *Cochrane* eran 10 marineros, de los cuales dos de gravedad
- Que el comandante Riveros, "por sí y en nombre de los demás jefes y oficiales, manifiestan su deseo de que se dé preferencia en caso de canje a los sobrevivientes de la tripulación de la *Esmeralda*".

Finalmente, Sotomayor anunciaba que regresaría a Antofagasta en el *Blanco*, y no en el *Copiapó*, como originalmente lo anunciara, visto que había sido necesario proveerlo de carbón del transporte.

Así pues, por todos estos telegramas cursados desde Mejillones en las 48 horas posteriores al combate, el Gobierno de Santiago pudo tener una idea clara de lo sucedido en esos días y, por supuesto, planificar los actos en celebración de la victoria.

No podía faltar la felicitación del Ministro de Guerra y Marina en Campaña, R. Sotomayor, para Riveros; con fecha 8 de octubre en Mejillones, se la dirigió en los términos que siguen:

> "En nombre del Supremo Gobierno de la República y en el mío, tengo el honor de felicitar muy cordialmente a US. y por medio de US. a todos los oficiales y tripulación de las naves de su mando, por el brillante éxito alcanzado en la jornada de hoy, capturando el monitor peruano *Huáscar*. Chile entero celebra entusiasmado a esta hora tan fausto acontecimiento.

El importa para la nación no solo un glorioso hecho de armas en que nuestros alentados marinos han probado una vez más su pericia y valor, sino también que viene a poner término a la contienda marítima en la actual guerra y queda expedita la senda por donde nuestro valeroso ejército no tardará en marchar a dar a la patria nuevas glorias".

Al día siguiente, Riveros contestaba a Sotomayor, en el sentido de haber puesto en conocimiento, a través de la orden del día, de todos los oficiales y tripulantes de la escuadra, la nota de felicitación, y concluía:

"Lo que la escuadra ha hecho solo ha sido el estricto cumplimiento de un deber de patriotismo, y no dudan los marinos de que en muy poco tiempo más tendrán ocasión de admirar y de aplaudir las gloriosas acciones del ejército".

9.6. *RELACIÓN DE LOS MUERTOS DEL* HUÁSCAR *Y SU SEPULTURA; HERIDOS, PRISIONEROS DE GUERRA Y SU CANJE*

El Gobierno del Presidente Pinto estuvo pronto y oportuno en comunicar su decisión sobre los restos de Grau y así, con la firma de todos los ministros, pasó el mismo 8 un telegrama al Jefe de la Escuadra Galvarino Riveros, como sigue:

"Según relación de US., el almirante Grau ha muerto valientemente en el combate. Cuide US. de que su cadáver sea dignamente respetado, de manera que jamás se dude de su autenticidad. Será devuelto al Perú cuando lo reclame. El pueblo chileno, obedeciendo a sus tradiciones, se hace un deber en prestar homenaje al valor y a la honradez. Preste US. cuidadosa atención a los heridos y prisioneros enemigos. *DOMINGO SANTA MARÍA. MIGUEL LUIS AMUNÁTEGUI. AUGUSTO MATTE. JOSÉ ANTONIO GANDARILLAS*".

El 9 de octubre, a las 1.30 a.m. Riveros contestaba:

"Tengo que decir a US. que solo se ha podido encontrar pequeños restos del finado almirante Grau, los que se conservan cuidadosamente para darles digna sepultura. Se atiende debidamente a los heridos y prisioneros, habiéndose reunido todos los médicos de la escuadra y los de las ambulancias aquí presentes con el objeto de auxiliar a los primeros".

Ese mismo día se celebraron en Mejillones solemnes honras en honor de los muertos en el *Huáscar*, con asistencia del Ministro de Guerra y Marina, R. Sotomayor, el General en Jefe del Ejército del Norte, general E. Escala, su J.E.M. coronel Sotomayor, comandantes Toro y Santa Cruz de unidades del ejército, diputado y delegado de la Intendencia Máximo Lira, y los doctores Gutiérrez, Martínez e Infante. Al mando de sus respectivos comandantes, rindieron honores

los batallones Zapadores y Chacabuco. Se celebraron tres misas, y al término de la tercera, los restos fueron conducidos al cementerio, haciéndose las salvas de ordenanza al momento de sepultarlos. El reverendo padre Madariaga inició suscripciones en ese momento, para erigir un mausoleo en el lugar donde se depositaba los despojos de los marinos peruanos, hasta que sus compatriotas tuvieran a bien volverlos al seno de la patria.

En cuanto a los de los oficiales, se especificaba en telegrama, que el del almirante Grau, estaba flanqueado a la derecha por el de Aguirre y a la izquierda por el de Ferré.

Los restos del almirante Grau, deben de haber sido simbólicos, pues ya en Valparaíso, con fecha 14 de octubre, Riveros oficiaba al Comandante General, Goñi, diciéndole:

> "Pongo a disposición de US una pequeña caja conteniendo los restos que han podido ser habidos del ilustre cuanto infortunado contra-almirante de la armada del Perú don Miguel Grau. Ellos fueron encontrados al pie de la torre de mando del monitor *Huáscar* y su autenticidad ha sido reconocida por los oficiales peruanos que montaban ese buque".

Esa misma fecha, Goñi tramitó el oficio de Riveros al Ministro de Marina. Fueron sepultados en Santiago, en el mausoleo del general don Benjamín Viel, padre del comandante de marina Oscar Viel, quien estaba ligado por lazos de parentesco político y afinidad con el distinguido marino; era casado con Manuela Cabero, cuñada de Grau. Según consigna *La Patria* del 28 de octubre, la viuda de Grau había recibido una carta de Oscar Viel, anunciándole haber obtenido del gobierno esa gracia.

Es pertinente e interesante la reseña que el capitán de corbeta don Pedro Gárezon escribió el 4 de setiembre de 1890, comentando como fue que él identificó los restos de Grau:

> "Después de abordado el *Huáscar* por embarcaciones al mando de tenientes del *Cochrane* y del *Blanco Encalada*, yo me negué a ser conducido prisionero con los únicos tres oficiales de Guerra de la dotación que quedaron conmigo en combate: tenientes segundos SS. Canseco y Santillana y alférez Herrera. La razón fue por no haber encontrado hasta esos momentos (11h 50m a.m.) los restos del contralmirante Grau, y haber sido yo el último en quien había recaido el mando del buque.
>
> El primer teniente señor Simpson, que era el jefe de los que abordaron el *Huáscar*, me manifestó con su silencio que podía continuar a bordo y, en efecto, todos los demás fueron conducidos prisioneros a los blindados, y yo permanecí a bordo hasta las 4 o 5 de la tarde.
>
> Cuando las dos bombas enemigas destruyeron la torre del comandante, cayó un cuerpo a la cubierta del sollado de la torre de combate (léase Departamento de la Torre) y a la voz de ¡ha muerto el comandante! ese

1. Contralmirante Miguel Grau, Angamos, 8 octubre, 1879
2. Teniente 2° Jorge Velarde, Iquique, 21 mayo, 1879
3. Alférez de fragata Guillermo García y García, Punta Grueso 21 mayo, 1879
4. Teniente 2° Carlos de los Heros, Antofagasta, 28 agosto, 1879
5. Capitán de corbeta Elías Aguirre, Angamos, 8 octubre, 1879
6. Teniente 1° Diego Ferré, Angamos, 8 octubre, 1879
7. Teniente 1° Melitón Rodríguez, Angamos, 8 octubre, 1879
8. Teniente 2° Enrique Palacios (*), Angamos, 8 octubre, 1879

(Reproducidas del Archivo Fotográfico del IEHMP).

(*) Enviado al Callao, fallecio a bordo del Coquimbo el 22 de octubre debido a sus mortales heridas sufridas durante el combate.

OFICIALES QUE RINDIERON SU VIDA EN DEFENSA DE LA PATRIA
DURANTE LA CAMPAÑA NAVAL MAYO-OCTUBRE 1879



SOBREVIVIENTES DE LA DOTACION DEL *HUÁSCAR*
AL COMBATE NAVAL DE ANGAMOS 8 OCTUBRE 1879


1


2


3


4


5


6



7



8



9



10



11



12



13



14



15



16



17



18



19



20



21



22



23



24



25

Comandancia General 1ra. División Naval

1. Secretario, Capitán de fragata Manuel Melitón Carbajal
2. Comdte. Guarniciones de la Div. Naval Stgo. Mayor Juan M. Ugarteche

Oficiales de Guerra

3. Teniente 1° graduado Pedro Gárezon
4. Teniente 2° graduado Gervacio Santillana
5. Teniente 2° graduado Fermín Diez Canseco
6. Alférez de fragata Ricardo Herrera
7. Aspirante de Marina Carlos B. Tizón
8. Aspirante de Marina Manuel Villar
9. Aspirante de Marina Manuel Elías
10. Aspirante de Marina Federico Sotomayor
11. Aspirante de Marina Grimaldo Villavisencio
12. Aspirante de Marina Domingo Valle Riestra
13. Capitán Infantería Ejército Guarnición Mariano Bustamante
14. Capitán de Columna Constitución Manuel Arellano

Oficiales Mayores

15. Cirujano Mayor Dr. Santiago Távara
16. Cirujano de 1ra. Clase Dr. Felipe M. Rotalde
17. Practicante de Medicina José I. Canales
18. Contador, Oficial 1° C.P. Juan Alfaro

Maquinistas en representación de los otros 8 presentes, y de todos los tripulantes extranjeros de la dotación

19. 1er. Maquinista Ingeniero Samuel MacMahon
20. 1er. Maquinista Tomas J. Wilkins
21. 2do. Maquinista Tomas W. Hughes

En representación de los 173 que sumaban la dotación de gente de mar, y las guarniciones y Columna Constitución

22. Sargento 1° Francisco Retes
23. Cabo de 2da. Santos Calderón
24. Grumete Alberto Medina
25. Grupo de marineros

(Reproducidas del Archivo Fotográfico del IEHMP 1 al 6 y del A.H.de M. 7 al 25).

cuerpo fue llevado a la cámara. Por el humo que cubría todo el sollado y pasajes de combate estábamos en la creencia de que el cadáver del contralmirante estaba en la cámara de popa.

Cuando me quedé solo me dirigí inmediatamente a la cámara de popa y todos mis trabajos fueron inútiles: entre los cadáveres no se encontraba el que yo buscaba.

Momentos después se acercó a mi el primer teniente señor Goñi (hoy comandante del *Blanco*); me preguntó por lo que yo con tanto interés buscaba, y le contesté: "lo he buscado en las dos cámaras, el cuerpo que trajeron fue del primer teniente Ferré, el cual se ha encontrado íntegro, vamos a la torre del comandante a buscarlo, a lo que me respondió Goñi: "Aguardemos un momento para que acaben de apagar el incendio en la torre".

Media hora después se acercó un marinero donde su teniente Goñi y le dijo que ya podíamos pasar a la torre. Con este aviso salimos a la cubierta; Goñi se quedó al costado de la torre y al lado de afuera, y yo penetré en ella por el lado de babor y por el gran boquete que habían abierto las dos bombas enemigas que atravesaron la torre del comandante, en la dirección de la amura de estribor a la aleta de babor.

Rebuscando los escombros dentro de la torre encontré, confundido con las astillas de madera y pedazos de fierro, que ahí existían, al lado de estribor y como a la altura de un metro, un trozo de pierna blanca y velluda, solo desde la mitad de la pantorrilla al pie, el que estaba calzado con botín de cuero; y la capellada del botín había desaparecido como si se la hubiese cortado cuidadosamente con una cuchilla muy fina sin dañarse la suela ni las uñas de los dedos que estaban completamente desnudos; por la situación de ellos conocí que era la pierna derecha; esto fue todo lo que encontré de 4 a 5 de la tarde.

Como el teniente Goñi se hallaba en la cubierta y al costado de la torre esperando el resultado, le pasé por encima de la torre el único resto que quedaba de nuestro contralmirante; él llamó entonces a un sargento y la pierna fue envuelta en un pabellón de bote.

En una falúa del *Blanco* nos embarcamos las tres personas que fuimos autores de esta triste escena y conducimos, a bordo de dicho buque, ese pedazo de la patria querida.

El teniente Goñi, que tanto interés manifestó porque se recogieran, fue desde ese momento el custodio de ellos, y se colocaron dentro de un aparato con alcohol a bordo del *Blanco*.

Yo tengo la plena seguridad que esos restos son del contralmirante Grau: 1°. porque yo había estado sirviendo con él cinco años y lo conocía bastante, y 2°. porque en la torre del comandante no estaban más personas que él y su ayudante Ferré; el cuerpo de éste se encontró íntegro: luego lo que en ese lugar encontré, tenía que ser del contralmirante Grau.

Al entrar en combate el contralmirante vestía pantalón azul sin galón, levita-paletot de paño castor del mismo color con tres botones prendidos

en las botamangas; llevaba prendidas las presillas de capitán de navío, calada la gorra con placa y calzado botines de cuero con elásticos. La espada se la llevó a la torre su mayordomo Alcíbar, poco antes de entrar en combate. El contralmirante no llegó a usar a bordo el uniforme de su clase ni enarboló su insignia de contralmirante".

Relata Fuenzalida, que el 27 de junio de 1890, el gobierno chileno entregó al Perú los restos de Grau. Al exhumarlos se le rindieron honores de vicealmirante y la ceremonia dio lugar a una sentida manifestación, que reflejaba las simpatías que su pericia náutica y caballerosidad le habían conquistado en el corazón del pueblo chileno. El Ministro de Guerra y Marina de Chile, general Velásquez, cerró la serie de discursos oficiales al descender en Valparaíso la urna, del vagón que la conducía, con estas palabras:

"¡Almirante Grau! Un pueblo amigo os saluda y se despide de vuestros restos venerados. Nosotros hemos respetado siempre el valor heroico y el deber cumplido".

El 14 de octubre, el comandante en Jefe de la Escuadra Galvarino Riveros en Valparaíso, informaba al Comandante General de Marina, Goñi, haber llegado en esa fecha a dicho puerto con el *Blanco* y el *Copiapó*, procedente de Mejillones y Antofagasta, conduciendo a los jefes, oficiales y tripulación peruana apresada en el combate del 8 de octubre, adjuntando las relaciones nominales y clasificadas de todos ellos. El monitor *Huáscar* había quedado en Mejillones, mientras se le efectuaban reparaciones para su próximo viaje a Valparaíso. El mismo día, Goñi elevaba al Ministro de Marina el informe y la relación.

El 15 de octubre, el Intendente de Valparaíso, E. Altamirano, informaba que a la relación de prisioneros se agregaban tres antiguos prisioneros peruanos; y sus nombres, según J.A. Bustamante, eran: Francisco Sena, Francisco Cáceres y Manuel Pérez, que habían formado parte de la dotación de presa de la barca *Coqueta* recapturada por los chilenos. Mientras todo esto sucedía en Mejillones, la nota fúnebre la daba la relación inicial de muertos, heridos y prisioneros de la tripulación del monitor confeccionada por el Mayor de Órdenes, Castillo, la que se ha armonizado con otras informaciones, resultando así en el *ANEXO A*.

9.6.1. Lista de Revista del 15 de setiembre de 1879 y presentes el 8 de octubre

La Lista de Revista de Comisario de esta fecha, rubricada por Alfaro y Carbajal en Arica, que pasaran los señores Jefes, oficiales, maquinistas, tripulación y guarnición del monitor, constituye una valiosa

base de referencia, y fue como se indica a continuación. No todos ellos estuvieron presentes el 8 de octubre, como se demuestra por lo que sigue:

A. PLANA MAYOR - JEFES Y OFICIALES DE GUERRA

1. **Comandancia de la 1ra. División Naval**
   Comandante General y Comandante del buque Contralmirante Miguel Grau
   Secretario capitán de fragata graduado Manuel Melitón Carbajal
   Comandante de las Guarniciones de la 1ra. División Sargento Mayor José M. Ugarteche
   Subtotal 3

2. **Buque**
   2do. Comandante capitán de corbeta Elías Aguirre
   Teniente 1° Diego Ferré
   Teniente 1° graduado Pedro Gárezon
   Teniente 1° graduado José Melitón Rodríguez
   Teniente 2° Carlos de los Heros[1]
   Teniente 2° Enrique Palacios
   Teniente 2° graduado Gervasio Santillana
   Teniente 2° graduado Fermín Diez Canseco
   Alférez de fragata Ricardo Herrera
   Subtotal 9

3. **Aspirantes**
   Carlos B. Tizón
   Federico Sotomayor
   Bruno E. Bueno
   Daniel S. Rivera
   Manuel Elías Bonnemaison
   Grimaldo Villavisencio
   Domingo Valle-Riestra
   Manuel Villar
   Subtotal 8

4. **Guarnición**
   Capitán graduado de Infantería Mariano Bustamante
   Columna Constitución capitán de la Guardia Nacional Manuel Arellano
   Subtotal 2

B. OFICIALES MAYORES
   Cirujano mayor doctor Santiago Távara
   Cirujano de 1ra. Clase doctor Felipe M. Rotalde
   Practicante de medicina doctor José I. Canales
   Contador Of. 1° Cuerpo Político Juan Alfaro
   Subtotal 4

C. MAQUINISTAS
1er. Maquinista Juan T. Wilkins
1er. Maquinista Samuel MacMahon
2do. Maquinista Tomas W. Hughes
3er. Maquinista Ricardo Trenemann
3er. Maquinista Williams Griffiths
4to. Maquinista Henry Lewer
4to. Maquinista Ernesto Molina
4to. Maquinista Archibald MacCollum
Ayudante de máquina Augusto Matheus
Subtotal 9
Total (A - C) 35

D. OFICIALES DE MAR
1er. Contramaestre Nicolás Dueñas
1er. Condestable Williams Leonard
Buzo José Hilario Morales
1er. Guardián Federico Noguera
2do. Guardián Francisco Sena[4]
2do. Carpintero Ignacio Martínez
1er. Calafate José del C. Gómez
Maestro de Víveres Manuel Mejía
Cocinero de 2da. Cámara José Salas
Mayordomo de 2da. Cámara
Manuel Pineda
Cabo de luces Andrés Riglos
1er. Condestable Charles MacCarthy
2do. Condestable José Celedón
1er. Guardián Tiburcio Ríos
1er. Guardián Andrés Romano[2]
1er. Carpintero Luis Landa
2do. Carpintero Etesse Leves
Herrero Williams Michel
Despensero Rafael Hurtado
Cocinero de equipaje Eduardo Ford
Bocafragua Ramón Tejeda
Farmacéutico José Flórez
Subtotal 22

E. ARTILLEROS DE PREFERENCIA CONTRATADOS

James Anderson	Manuel Panay	George Mathison	Eduard Price
Robert Rundle	George Harris	Francisco MacMazé	Daniel MacCarthy
Eduardo Perry	Albert Avenell	Michel Murphy	John Devine
Henry Otto	George Smith	John Baker	James Dovins
Alfred Strand	Federico Meiggs	Atanacio Bayosópolos	Charles Box
Manuel Georgiades	John Dunnett	Williams Burns	Alberto Huerta
John Grand	Daniel Varnisch		

Subtotal 26

F. ARTILLEROS DE PREFERENCIA

Atanacio Caloyeras	John Lumby	Tomás Proaño	José del C. Hernández
Alvaro Trelles	Julio Felippe	José Gómez	Julio Pablo
Francisco Espiel	John Henry Hill	Gregorio Cabezudo	Enrique Berguesse
John Price	James Ward		

Subtotal 14

G. ARTILLEROS ORDINARIOS

Eleodoro Dávila	Tomás Salazar	Ángel Quesquén	Faustino Colán
Henry Smith	Juan Chunga 1°		
Subtotal 6			

H. MARINEROS

Feliciano González	Juan M. Cruz	Aniceto Rivas	Manuel Ucañán[2]
Pedro Unanue	Juan Aguirre[5]	Máximo Rentería	Nicolás Bonilla[2]
Ventura Díaz[2]	Lorenzo Villa Rosa	Manuel Pérez[4]	José Velásquez
Alcídes Gutiérrez[5]	Tomás Godos[6]	José Valdivia[3]	Mariano Portales
Juan García	Anselmo Cambas[2]	José Suárez	Aparicio Robles
Santos Beltrán	José Aniceto[6]	Pedro Rodríguez	Manuel Piminchumo[3]
José Calvo[6]	Francisco Cáceres[4]	José Félix Torres	Mercedes Carrasco
Williams MacCarthy	Andrés Araujo	Tomás Esteves	Jacinto Medina
Manuel Maldonado			
Subtotal 33			

I. GRUMETES

Francisco Aguilar	José Mantilla	Dámaso León	Manuel Fianco
Arturo Masías	Williams Norris	Lizardo Eizaguirre	Saturnino Mejía
Francisco Arciniega	José Santos Contreras	Alberto Medina	Juan Sifuentes
Miguel Valcárcel	Enrique Ramírez	Basilio Rocavado	Melchor Cangas
Manuel Ramay			
Subtotal 17			

J. CABO DE FOGONEROS

Charles Stevenson[5]	John Johnson	James MacCarthy	John Richardson[5]
Adolfo Meyer			
Subtotal 5			

K. FOGONEROS

Alejandro Monroe	Thomas Furton	Eduardo Graham	Lino Urías
Gregorio Alzamora	Andrés MacCall	Ramón Galicia	Isidro Alcíbar
Carmen Vásquez	Manuel Verdesoto	Joseph Chambers	Bruno Gómez
John Donovan	John Keley	John Boom	Manuel Balvino
Apolinario Salazar	José A. Guerra	Jorge Williamson	
Subtotal 19			

L. CARBONEROS

Alejandro Henton	Cipriano Gómez	José Morales	Williams Marthin
Toribio Astudillo	José Vallecillas	Juan Dávila	Gabino Noé
Nieves Espinoza	Manuel Huamanchumo[2]		
Subtotal 10			

Subtotal Tripulación 152 Gente de mar

M. COLUMNA CONSTITUCIÓN

Segundo Calderón	Clemente Luna	Basilio Chávez	José Estrada
José Cortez	José Rivera	Juan Chunga 2°	Juan Villareal
José Menchola	Darío Sanjinez	Eusebio Gómez	Modesto Ruidias
Quiterio Gallardo	Vicente Jiménez		

Subtotal 14

N. GUARNICIÓN BATALLÓN AYACUCHO N° 3

Clases

Sargento 1° Francisco Retes	Sargento 2° Miguel Salazar
Sargento 2° Apolinario Galiano	Sargento 2° Silverio Chuquiconsa
Cabo 1° Justo Payva	Cabo 1° Manuel López
Cabo 2° José M. Esteban	Cabo 2° Anacleto Alarcón
Cabo 2° Fidel Calvo	Corneta José Vargas
Tambor Agustín Salas	

Soldados

Faustino Falconí	Celestino Valdivia	Mariano Unga	Tomás Flórez
Fidel Talavera	Mariano Zegarra	Pedro Zevallos	Pablo Soto
Benito Fernández	Mariano Vilcahuamán	Hipólito Beltrán	Manuel Borja
Guillermo Barrios	Víctor Vargas	José Calderón	Ambrosio Fernández
Narciso Castillo	Francisco Gutiérrez		

Subtotal 29

Subtotal (D-N) 195

GRAN TOTAL 230 de capitán a paje

A descontar 16

Presentes 214 en Arica el 15 de setiembre de 1879

(1) Muerto en combate el 28 de agosto;
(2) *Adriana Lucía*;
(3) *Emilia*;
(4) *Coqueta*;
(5) Hospital;
(6) Enfermos a bordo que no se descuentan, pues estaban presentes. Los tres morirían en el combate.

Ahora bien, entre el 15 y 30 de setiembre, hubo movimiento de personal como sigue: con licencia el aspirante B. Bueno; internado en hospital marinero J. García; maquinista W. Griffiths de baja por abandono de destino; quedó en Arica el grumete L. Eizaguirre; destacados a la presa *Adriana Lucía* en Callao los marineros L. Villa-Rosa, y F. González, pero de la misma regresó al monitor el marinero N. Bonilla; se da de baja a los grumetes M. Ramay y M. Cangas; a la presa *Emilia* en Callao se destaca al grumete F. Arciniega y al soldado E. Gómez de la Columna Constitución; y en ésta se da de alta a los soldados I. Orué, I. Quiroz y M. Águila. El neto de este movimiento

es una reducción de seis (6) con relación a los 214 presentes el 15 de setiembre, quedando 208 que es el efectivo total con que el *Huáscar* zarpó de Arica el 30 de setiembre en la que sería su última expedición. En el transcurso de ella, se destaca a la presa *Coquimbo* tomada en Sarco, al aspirante D.S. Rivera, a los artilleros de preferencia G. Cabezudo y J. Ward y al marinero W. MacCarthy, con lo cual los presentes en el combate del 8 de octubre, quedaron reducidos a 204, que es el mismo número consignado en el *ANEXO A*, en que se presenta la relación nominal y clasificada de todos los combatientes del monitor *Huáscar* el 8 de octubre, en base a diferentes partes.

9.6.2. Resumen comparativo sobre situación del personal

El cuadro siguiente muestra un consolidado del total de muertos, heridos y prisioneros detallados en el *ANEXO A*.

	Muertos en combate	Estado de Salud			Total de prisioneros Heridos e ilesos	Total
		HG*	HL*	Ilesos		
PLANA MAYOR	4	4	3	20	27	
Subtotal	4	4	3	20	27	31
TRIPULACIÓN						
Oficiales de mar	5	3		12	15	20
Artilleros de preferencia contratados	3	7		16	23	26
Artilleros de preferencia	4	2		6	8	12
Artilleros ordinarios		1		5	6	6
Marineros	5	1		14	15	20
Grumetes	2	1		10	11	13
Cabo de Fogoneros				3	3	3
Fogoneros	1			18	18	19
Carboneros		1		8	9	9
Subtotal gente de mar	20	16		92	108	128
Columna Constitución	3			13	13	16
Guarnición	6	4		19	23	29
GRAN TOTAL	33	24	3	144	171	204

(*) HG = Heridos graves; HL = Heridos leves

Este cuadro muestra que el total de combatientes, entre muertos y prisioneros (heridos e ilesos) alcanzó a 204, igual al presentado en el párrafo 9.6.1. Los sobrevivientes fueron embarcados inicialmente en los blindados y, posteriormente, en el *Copiapó* para su traslado a Valparaíso, quedando en el *Cochrane* el doctor S. Távara y el teniente 2° E. Palacios, de donde no fue posible trasladarlos por la gravedad de sus heridas. También quedó en este blindado el marinero José Félix Torres que actuaba como asistente del teniente Palacios. Días después, el Gobierno chileno decidió que Palacios, acompañado de Torres, fuera enviado al Callao en el vapor *Coquimbo*, adonde llegaron el 28, pero lamentablemente falleció en el viaje el 22 en la madrugada en que llegó a Iquique, a pesar de la atención especial y galante que le brindase el doctor inglés Cooper de la marina inglesa, que viajaba como pasajero. A su vez, el doctor Távara fue conducido de Antofagasta a Valparaíso en el vapor *Lontué* de la P.S.N.C., e internado en el hospital inglés. Allí se consideró que la lesión de la pierna no era grave, ni eran de cuidado los astillazos de la cara.

La situación de los 171 prisioneros merece, también una explicación, pues de acuerdo con la relación elevada a G. Riveros por el Mayor de Órdenes de la escuadra, L. Castillo, se señalaba que los prisioneros existentes eran 165, de los cuales en los blindados había 162 identificados, y 3 en las ambulancias de Mejillones, no lo estaban. Esto plantea un problema doble: aclarar la diferencia de 6 respecto a los 171 que aquí se presenta, e identificar quiénes eran los tres en Mejillones.

El Peruano del 3 de noviembre de 1879, transcribe el texto de un telegrama de R. Sotomayor, fechado en Antofagasta octubre 15, al Ministro de Marina, por el cual le informaba que en las ambulancias de Mejillones había seis heridos graves del *Huáscar*: E. Pérez (de Manchester); F. Gutiérrez (de Puno); A. Masías (de Arequipa); F. May (de Nebel, Prusia); M. Murphy (de Nueva York), habiendo fallecido T. Ríos, peruano, 1er. Guardián.

En la relación precedente hay nombres equivocados. Así, Pérez correspondía a Perry, inglés; May a Meiggs, alemán, ambos artilleros de preferencia contratados. En cuanto a la identidad de los 3 heridos en Mejillones, ellos eran Ríos, Perry y Gutiérrez (soldado de la guarnición). Los otros 3 consignados en el telegrama aparecen incluidos en la relación que con fecha 16 de octubre, en San Bernardo, suscribían Carbajal y Gárezon. En ella se daba como muertos a Ríos, Perry y Gutiérrez sin saber, probablemente, que murieron en tierra y no a bordo. Entre la fecha del telegrama, 15 de octubre, y el 15 de

noviembre, fecha de una nueva Lista de Revista en San Bernardo, esos 3 quedaron excluidos de la citada Lista y, en ese intervalo Murphy y Masías fueron conducidos a San Bernardo, incluyéndoseles en la Lista de Revista del 15 de noviembre, mas no así Meiggs por haber fallecido. Quedan, pues, resueltos los dos problemas antes citados.

Sin embargo, se siguieron produciendo muertes entre los heridos de gravedad. Así, en el intervalo citado fallecieron: teniente 2° E. Palacios, como se ha dicho; artillero de preferencia J. Pablo (alemán); artillero ordinario J. Chunga 1° (peruano), y marinero S. Beltrán (peruano).

La Lista de Revista del 15 de noviembre, indica que los sobrevivientes del combate se habían reducido de 171 a 161, debido a que el marinero J.F. Torres, acompañante de Palacios, se encontraba en el Callao, y el grumete W. Norris se había fugado en Chile, más 8 fallecidos después del combate: teniente 2° E. Palacios; 1er. Guardián T. Ríos; artilleros de preferencia contratados: E. Perry y F. Meiggs; artillero de preferencia J. Pablo; artillero ordinario J. Chunga 1°; marinero S. Beltrán, y soldado F. Gutiérrez, que sumados a los 33 muertos el 8 de octubre durante el combate, eleva la cifra de muertos a 41.

En base al *ANEXO A* y a las explicaciones presentadas, el cuadro que sigue, consolida el número de combatientes fallecidos durante y después de la acción.

FALLECIDOS				
	Combatientes	El 8 de octubre	Después del 8	Total
Plana mayor	33	4 (12%*)	1	5 (15%*)
Tripulación	171	29 (17%*)	7	36 (21%*)
Total	204	33 (16%)	8	41 (20%)

(*) Porcentajes respecto al total de la línea en (1)

Por otro lado, las Listas de Revista de prisioneros al 15 de noviembre y 15 de diciembre, en San Bernardo, Chile, indican que el total de prisioneros era de 164, de capitán a paje, incluyendo al 2do. Guardián F. Sena, y marineros P. Pérez y F. Cáceres, que no habían combatido el 8 de octubre, pero que habían sido capturados al recuperar los chilenos la presa *Coqueta*.

En diversas obras y periódicos de la época, peruanos y chilenos, se reprodujeron listas de los que combatieron en Angamos, con inexactitudes en los nombres y en las cantidades. La relación nominal que se

presenta en el *ANEXO A*, es una exacta consolidación de los que combatieron y de su condición, que se complementa con la enumeración de los fallecidos después del combate. Cabe mencionar también, que solo entre el 31 de octubre y el 10 de noviembre de 1879 se dieron a publicidad en Lima, los partes oficiales de Carbajal, Gárezon y MacMahon, fechados el 16 de octubre como se ha dicho y las relaciones nominales del personal y su condición, todo lo cual fue probablemente recibido por Prado en los últimos diez días de octubre. En efecto, en *La Patria* del 30 de octubre, se consigna la noticia de que el Director de la Guerra, había recibido en Arica el parte oficial del combate de Mejillones, probablemente con ocasión de la llegada del *Memphis* procedente de Valparaíso, que presentara el capitán de fragata Melitón Carbajal, y que existía la probabilidad que este buque al llegar al Callao hubiera traído una copia para el Supremo Gobierno. "Si obtenemos una copia como esperamos, decía el editor, que hemos mandado solicitar, lo reproduciremos enseguida". Y en efecto, en ese mismo día, pero en otra edición, *La Patria* publicaba el parte que el comandante accidental del *Huáscar*, teniente 1° P. Gárezon dirigía al capitán de fragata M. Carbajal, el mismo que ya ha sido tratado en páginas anteriores.

Entre los que combatieron hubo 59 extranjeros, o sea el 29% de toda la dotación, y de ellos 39 (66%) ingleses. Los hubo también norteamericanos (3), franceses (2), alemanes (4), noruego (1), griegos (3), danés (1) y 6 cuya nacionalidad no se ha podido precisar. De esos 59, murieron en el combate 5 (2%), todos artilleros. De los 145 peruanos que combatieron murieron 28 (14%) y el 16% del gran total. Es oportuno mencionar que la nacionalidad ha sido posible establecerla de la relación confeccionada por el Mayor de Órdenes de la escuadra chilena, L. Castillo, pues en la documentación peruana en archivos y en las Listas de Revista, no se la menciona.

Otro dato interesante que se puede apreciar en esa relación de combatientes, es que de los 39 individuos que conformaban la planta de ingeniería, 18 (46%) eran peruanos, otros 18 (46%) ingleses y 3 de otras nacionalidades. De los 39 solo murió uno, el fogonero Isidro Alcíbar, peruano, y herido gravemente el carbonero Juan Dávila, peruano también. Los otros 37 no sufrieron lesiones, en correspondencia con la situación de las calderas y máquinas, como se ha explicado.

Cabe mencionar que en los archivos de las unidades de la escuadra, ni antes ni durante la guerra, se han encontrado los roles de combate nominales, y salvo uno que otro caso muy puntual, no es posible conocer qué puesto ocupaba cada miembro de la dotación.

Esto viene al caso por otro punto interesante, como lo es el relacionado con la planta del personal de artillería. Conviene recordar que, para atender la potencia de fuego de la batería principal, se requería de 51 hombres, de los cuales 12 atendían los cañones dentro de la torre, 31 en el callejón de combate del Departamento de la Torre accionando las manivelas de los winches y actuando como proveedores de proyectiles y saquetes, aunque no necesariamente todos tuvieran que ser artilleros para esto, y 20 en la santabárbara y pañol de munición. Como se sabe, en el Departamento de la Torre y en la Torre de Artillería hubo perforaciones de granadas y explosiones interiores que causaron muertos y heridos. ¿En qué magnitud se vio afectada dicha planta?

De acuerdo a la relación de combatientes, entre condestables, artilleros de preferencia contratados, artilleros de preferencia y artilleros ordinarios, ella consistía de 47 individuos de los cuales 13 (28%) peruanos, 20 (42%) ingleses y 14 (30%) entre alemanes (3), noruego (1), griegos (3), franceses (1), norteamericano (1) y de nacionalidad desconocida (5).

Durante el combate murieron 8 (17%) artilleros: 3 peruanos: 2do. Condestable J. Celedón; artilleros de preferencia A. Caloyeras y A. Trelles. 5 de nacionalidad desconocida: Artilleros de preferencia contratados D. Avenell, J. Dunnett, D. Varnisch; artilleros de preferencia J. Felippe, E. Berguesse.

De los artilleros, los heridos de gravedad fueron 11 (23%): 1 peruano: Artillero ordinario J. Chunga 1°; 6 ingleses: 1er. Condestable W. Leonard; artilleros de preferencia H. Lumby; artilleros de preferencia contratados J. Dovins, J. Anderson, G. Mathison, E. Perry. 1 americano: Artillero de preferencia contratado M. Murphy. 3 alemanes: Artilleros de preferencia contratados H. Otto, F. Meiggs, J. Pablo.

En resumen, entre muertos y heridos graves hubo 19 (40%) y sin lesiones 28 (60%), que en alguna medida se redistribuyeron para seguir operando la torre y el cañón izquierdo, siendo muy probable que participasen marineros, grumetes y soldados. Ahora bien, el número de bajas (19) no se condice con los severos daños materiales descritos, en lo que concierne a la artillería.

Por otro lado, se ha visto que la estación de gobierno de emergencia en la popa, resultó averiada varias veces y que fallecieron los tripulantes que atendían los aparejos. De 78 (38%) entre gente de cubierta y tropa, murieron 16 (21%), de los cuales eran marineros (5), grumetes (2), soldados de la Columna Constitución (3) y tropa (6) de la guar-

nición; probablemente una decena murió en aquella estación de gobierno, y otros 4 operando la ametralladora Gatling en la cofa. Para resumir, los 33 muertos constituían los grupos siguientes: Plana Mayor (4), Oficiales de Mar (5), Artilleros de preferencia contratados (3), Artilleros de preferencia (4), Marineros (5), Grumetes (2), Fogoneros (1), Columna Constitución (3), Batallón N° 3 de guarnición (6).

En cuanto a los 23 heridos de gravedad: Plana Mayor (4), Oficiales de Mar (3), Artilleros de preferencia contratados (7), Artilleros de preferencia (1), Artilleros ordinarios (1), Marineros (1), Grumetes (1), Carboneros (1), Guarnición (4). De todos ellos, 8 fallecieron días después, como ya se ha comentado.

A pesar de la frialdad que siempre ofrecen las cifras, es justo y aleccionador reconocer que todos los que murieron, quedaron heridos o sin lesiones, lo hicieron por el Perú conscientes de los peligros que encerraba, y encierra, combatir en un buque de poder inferior, en mérito a una cualidad de valentía, y que todos de capitán a paje actuaron como un solo hombre, como siempre debe ser en todo buque de guerra, en este caso conducido por un líder ejemplar: Miguel Grau.

Los prisioneros fueron conducidos en el transporte *Copiapó* a Valparaíso, adonde llegó el 15 de octubre junto con el *Blanco*, que sería sometido a reparaciones. El desembarco se efectuó en la tarde en orden en medio de enorme gentío, que había acudido a presenciarlo, atraído por la curiosidad de ver a aquellos que en el minúsculo *Huáscar* los había tenido en zozobra durante cinco meses. Ya en tierra, fueron embarcados en tres carros del ferrocarril: en uno solo viajaban oficiales, y en los otros dos el resto de la tripulación, custodiados por 50 navales. El tren llegó a Santiago a las 10.30 p.m. y luego se dirigió a San Bernardo, un pueblo a algunos kilómetros de la capital, en donde desembarcaron los oficiales, siendo alojados en una casa-quinta. Luego el tren regresó a Santiago y allí la tripulación fue internada en el cuartel de artillería, en tanto que los 43 extranjeros prisioneros lo fueron en el cuartel de granaderos. En todos los lugares, fue digna de mención la actitud de la población, que se mostró tranquila, sin agresividad ni manifestaciones. Todos los prisioneros recibieron trato cortés y atento, y se les permitió escribir a sus familiares. El 16 de octubre, un corresponsal de *El Mercurio* visitó a los prisioneros en el cuartel de artillería, con el fin de obtener declaraciones, como efectivamente las obtuvo, pero que no se transcriben, por la naturaleza sesgada que se les diera.

9.6.3. Las gestiones para repatriar a los prisioneros

En un telegrama fechado Mejillones, octubre 9, de R. Sotomayor al Ministro de Marina, le transmitía que "el comandante en jefe de la escuadra, por sí y en nombre de los demás jefes y oficiales, manifiestan su deseo de que se diera preferencia en caso de canje, a los sobrevivientes de la tripulación de la *Esmeralda*". Era un planteamiento razonable y humano.

Por su parte, el Gobierno peruano también mostraba su preocupación inicial por los prisioneros del *Huáscar*, pero de otra forma. En efecto, el 10 de octubre, promulgaba el decreto que sigue:

> "Debiendo atender el Gobierno a los oficiales y tripulantes que han sobrevivido al glorioso combate entre el *Huáscar* y la escuadra chilena acontecido el 8 de los corrientes en Mejillones de Bolivia y dictar las disposiciones conducentes a tal fin; dígase al Ministro de Hacienda que por lo pronto entregue la suma de un mil libras esterlinas en el Banco de Londres, Méjico y Sudamérica aplicando este gasto a la partida de Extraordinarios del Pliego 5to. del Presupuesto General; al Ministerio de Guerra y Marina, que expida las órdenes convenientes para que el oficial de más graduación, o antigüedad, entre los que hayan sobrevivido, se encargue de recibir y distribuir los sueldos respectivos; debiendo el de Relaciones Exteriores solicitar la amistosa cooperación de uno de los agentes diplomáticos extranjeros, y haciendo con él los arreglos precisos, para que llegue esta resolución a conocimiento de los interesados, se digne atender a estos en todo cuanto sea posible y servir de conducto para la transmisión de la correspondencia con sus similares".

Respecto a la correspondencia, en las ediciones de *El Peruano* de los días 18, 22, 31 de octubre y 3 de noviembre, se dio a conocer cartas personales cursadas con fechas del 8 al 16 de octubre algunas desde Mejillones y otras desde San Bernardo, por Távara, Diez Canseco, Villavisencio, Valle-Riestra, Rotalde, Alfaro, Canales, Herrera, Santillana, Carbajal, Sotomayor, Gárezon y marinero Torres acompañante de Palacios, gravemente herido. En ese sentido no hubo censura, y el trato en los lugares de internamiento en Santiago, considerado y atento. Otros periódicos limeños también reprodujeron algunas de esas cartas. Todo indica que Irigoyen escogió al Ministro Residente de la Gran Bretaña en el Perú, Spencer Saint John y al día siguiente le cursaba una nota confirmándole el acuerdo verbal para el envío de fondos y correspondencia abierta a los sobrevivientes del monitor, haciéndole conocer que el Gobierno había depositado en el Banco de Londres, Méjico y Sudamérica, la cantidad de 1,000£ destinadas a los mencionados prisioneros.

"En tal virtud, Irigoyen le pedía ponerse en comunicación con su colega en Santiago para que estableciera contacto con el oficial más antiguo (Carbajal), para arreglar el abono de los sueldos de los prisioneros". Aparte de agradecer anticipadamente tan loable servicio, le solicitaba encareciera a su colega en Chile, a que atendiera hasta donde fuera posible a los tripulantes del monitor, "procurando que se les guarde las consideraciones a que tienen derecho y ejerciendo con tal fin su amistosa influencia".

Por otro lado, el 15 de octubre, Irigoyen oficiaba al Ministro de Guerra y Marina, general La Cotera, para poner en su conocimiento que desde hacía tres meses el Ministro Saint John le había manifestado tener el encargo de solicitar un canje de prisioneros de guerra, entre los tomados en la *Esmeralda* y los bolivianos hechos por Chile en Calama. Manifestaba también "que como estos últimos en realidad no reunían las condiciones de prisioneros de guerra ni era conveniente pensar entonces en canje, en el que no podía existir reciprocidad, con acuerdo supremo contesté a dicho agente diplomático negativamente", y continuaba:

"Hoy que los tripulantes que sobreviven, después del glorioso combate del *Huáscar* pueden ser canjeados por algunos prisioneros de guerra chilenos y que esta medida es conveniente, me dirijo a US. a fin de que se digne mandar la resolución del caso y comunicarme tan pronto como sea posible, los prisioneros del Perú y Chile que pueden ser canjeados; previniendo a US que el señor Ministro Residente de la Gran Bretaña ha vuelto a hablarme sobre dicha medida".

Evidentemente, en esa fecha Carbajal aún no había enviado su parte sobre el combate, que incluía la relación de fallecidos y sobrevivientes, y así el 17 de octubre, La Cotera contestaba no tener aún la lista oficial de los sobrevivientes del glorioso combate del 8 de octubre, y que tan pronto como se recibiera le sería puesto en su conocimiento, así como el acuerdo que se tomase al respecto, y que para este efecto se transcribiría esta respuesta al Secretario de la Dirección Suprema de la Guerra.

El 17 de octubre, el Ministro inglés Saint John acusaba recibo de la carta del 11 de octubre del Ministro de Relaciones Exteriores relativa a suministrar a la tripulación del *Huáscar* que hubiera sobrevivido, los fondos que pudieran tener necesidad, y hacer llegar a sus manos las cartas que sus familiares les enviasen:

"Arreglará, decía Saint John, con el Encargado de Negocios de S.M. en Chile, que se entregue al oficial de mayor graduación que sobreviva del *Huáscar* el importe del sueldo de cada uno de los prisioneros, y los recomendará a todos encarecidamente a su cuidado, y toda carta que sus familias deseen enviarles será conducida por los vapores que salen para

Valparaíso. Debo añadir, que es absolutamente innecesario depositar dinero alguno en el Banco de Londres, Méjico y Sud-América para este servicio; a la llegada de las letras que mi colega de Santiago gire contra mí, me pondré sobre el particular en comunicación con US. En esta, como en toda otra ocasión, sentiré un vivo placer en poder ser útil de alguna manera al Gobierno peruano".

En otra nota del 20 de octubre, al Secretario del Supremo Director de la Guerra, el Ministro de Relaciones Exteriores, Juan Esteban Guzmán, le informaba y solicitaba lo fuera a su vez el general Prado, que el Ministro inglés Saint John se había apersonado al Ministerio para manifestarle que su colega en Santiago, tenía el encargo del Gobierno de Chile para obtener del peruano, un canje de prisioneros entre los 33 bolivianos tomados en Calama y los prisioneros chilenos que existían en el Perú. Antes de contestar, el Supremo Gobierno quería conocer la opinión de Prado, a pesar de reconocerse no haber correspondencia en los prisioneros propuestos.

"Ahora, decía Guzmán, que el muy sensible desastre de Mejillones ha puesto en manos de nuestros enemigos un considerable número de nuestros abnegados y valientes compatriotas, cree este Ministerio que podría aceptarse la insinuación del Ministro inglés para tratar con el Gobierno de Chile de verificar el canje de prisioneros, estando como es justo, entre los del canje los prisioneros de bolivianos".

Días después, el 21 de octubre, en otra nota del Ministro de Relaciones Exteriores del Perú, que firmaba don Esteban Guzmán, al ministro Saint John, le solicitaba tuviera a bien remitir una carta del Ministro de Guerra y Marina, general G. de la Cotera, al capitán de fragata M.M. Carbajal, como jefe más caracterizado entre los prisioneros del *Huáscar*, relacionada con el pago de sus sueldos, de lo cual informaba a La Cotera.

El canje de prisioneros planteado al Gobierno de Chile desde el 9 de octubre, mereció toda su atención, canalizada a través del Encargado de Negocios de la Gran Bretaña en Chile, quien escribió de inmediato a su colega en Lima, quien a su vez retransmitió tal interés al Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú, como se ha visto.

El 31 de octubre, Irigoyen, nuevamente al frente de ese Portafolio, solicitaba al Ministro de Guerra y Marina que para negociar el canje de prisioneros sobrevivientes del *Huáscar* por un número igual de prisioneros de guerra chilenos, le enviara la relación nominal con expresión de sus nombres y clases, lo que fuera satisfecho el mismo día y pudo así Irigoyen, contestar una nota de Saint John del 28, y comunicarle que:

"Mi Gobierno acepta dicho canje, haciéndolo aún extensivo a los prisioneros bolivianos que se encuentran en Chile, y hallándose US. autorizado para tomar cualquiera medida que tenga por objeto apresurarlo, me es grato participarle que estoy a disposición de US. a fin de arreglar el lugar y formas en que dicho canje debe verificarse. Devuelvo a US. la copia de la nota del Ministro de Relaciones Exteriores de Chile, le reitero las expresiones de gratitud de mi gobierno por la participación que toma en este asunto y le suplica a la vez que se digne trasmitirlas al señor J. de V. Drummond Hay, Agente diplomático de S.M.B. en Chile".

La inestabilidad política del Gobierno peruano, se manifiesta en un oficio del 3 de noviembre al Ministro La Cotera, (en 23 días había cambiado tres veces el Gabinete) que firmaba ya Rafael Velarde como Ministro de Relaciones Exteriores, en el cual le expresaba que en ninguno de los oficios del 31 de octubre y 1° de noviembre de aquel Despacho, se le había enviado la relación nominal de los prisioneros del *Huáscar* en Chile, "circunstancia que embaraza el canje con los de igual condición que existen en este país, y pedía se le enviara en el día". También en aquella fecha, Velarde enviaba una nota a Saint John, acusándole recibo de otra referente al canje de prisioneros, y a ese fin le remitía las listas de aquellos peruanos y bolivianos que se encontraban en Chile, sobrevivientes del *Huáscar* y del combate de Calama, respectivamente, así como la relación de los prisioneros chilenos tomados en la *Esmeralda* y el *Rímac*.

Velarde solicitaba a Saint John que:

"Se sirviera indicarle los prisioneros que desea recibir por parte de Chile, en cambio de todos los del *Huáscar* y de Calama según sus grados y clases, transmitiéndose oportunamente las órdenes respectivas, para que los jefes y oficiales chilenos que se hallan en Tarma y los individuos de tropa que se encuentran en Arequipa, estén en Arica el 20 de noviembre para verificar el canje en la forma que US. indica. Dignándose US pasar a este despacho si lo tiene a bien, para allanar cualquier dificultad que se presente en el arreglo satisfactorio y definitivo de este asunto".

Las gestiones de ambos ministros británicos y la buena disposición de los gobiernos de la Alianza y de Chile, permitieron que se firmara en Lima, el protocolo que sigue:

PROTOCOLO

"En Lima, a los veintitrés días del mes de noviembre de mil ochocientos setenta y nueve, se reunieron los infrascritos, Rafael Velarde, Ministro de Relaciones Exteriores del Perú, y Spencer Saint John, Ministro residente de S.M.B., el primero por su Gobierno y el segundo ampliamente autorizado por el Gobierno de Chile, para acordar el canje de los prisioneros peruanos que existen en Chile, por los prisioneros chilenos que

se hallan en el Perú, para cuya negociación ha sido aceptada por ambos Gobiernos, la intervención amigable de los agentes diplomáticos de S.M.B., acreditados cerca de dichos Gobiernos, y después de haberse presentado las listas de los referidos prisioneros de ambos beligerantes, se convino que el canje se realizase grado por grado de los prisioneros del monitor peruano *Huáscar*, por los prisioneros de la corbeta chilena *Esmeralda*, los que restaban del *Huáscar* con los del vapor *Rímac* y regimiento Yungay, prisioneros en el Perú, como consta de la lista adjunta a este protocolo, la cual será suscrita por los infrascritos.

Se convino igualmente que los prisioneros peruanos serán remitidos al Callao y los chilenos a Valparaíso por una de las líneas de vapores neutrales, corriendo de cuenta de ambos Gobiernos el pago del pasaje de los prisioneros que tienen en su poder hasta el lugar de su destino.

Con lo cual terminó el acto, firmándose esta acta en doble ejemplar en la fecha mencionada. *RAFAEL VELARDE. SPENCER SAINT JOHN*".

El mismo 23 Velarde impartía las órdenes necesarias para su cumplimiento, en la parte que correspondía al Perú. *El Peruano* del 30 de diciembre publicó la relación de todos los prisioneros de guerra a ser canjeados.

Procede hacer notar, sin embargo, que el mismo 23 de noviembre, habiendo ocupado Iquique los chilenos, el Ministro R. Sotomayor, en telegrama desde este puerto al Ministro de la Guerra, le informaba que 47 prisioneros de la *Esmeralda*, habían embarcado en el *Cochrane* en la mañana de ese día, y que proseguirían viaje a Valparaíso en la *Pilcomayo*. No hubo pues canje en este caso.

Las negociaciones prosiguieron y el 8 de diciembre se reunían Velarde y Saint John en la sede del Ministerio para tratar sobre el canje de prisioneros, suscribiéndose un segundo protocolo:

PROTOCOLO

"En Lima, a los ocho días del mes de diciembre de mil ochocientos setenta y nueve, se reunieron los infrascritos Rafael Velarde, Ministro de Relaciones Exteriores del Perú y Spencer Saint John, Ministro Residente de S.M.B.; ampliamente autorizados, el primero por su Gobierno y el segundo por el de Chile, para acordar el canje de los prisioneros de guerra peruanos que están en Chile, por los prisioneros chilenos que se hallan en el Perú, para cuya negociación ha sido recíprocamente aceptada la intervención amigable de los agentes diplomáticos de S.M.B., acreditados cerca de dichos Gobiernos.

Después de haberse presentado las listas de los prisioneros de ambos beligerantes y que quedaron después del canje, hecho en veintitrés de noviembre último, se acordó canjearlos grado por grado, hasta donde se creyera conveniente y después por grupos, como consta de la lista

adjunta a este protocolo, la que también será suscrita por los infrascritos.

Se convino además, que los prisioneros peruanos serán remitidos al Callao y los chilenos a Valparaíso, en la forma establecida en el anterior protocolo ya citado.

Con lo cual terminó el acto, firmándose esta acta en doble ejemplar. *RAFAEL VELARDE. SPENCER SAINT JOHN".*

En el acta se hacía notar el canje del general Villegas, boliviano, por el Encargado de Negocios de Chile Domingo Godoy, y del teniente 1° Manuel C. Delgado por el Secretario Belisario Viel.

Los sobrevivientes del *Huáscar* conforme aparecen en la Lista de Revista del 15 de noviembre más la dotación de la cañonera *Pilcomayo*, capturada el 18 de noviembre por la escuadra chilena, según se reseña en otro párrafo, constituían la relación de prisioneros por canjear.

Conviene recordar, respecto a dichos diplomáticos, que ellos habían sido detenidos en el Callao el 1° de junio, según se describe en el párrafo (G) del Capítulo II, Volumen 1. En cuanto al teniente Delgado, al tratar de la 4ta. Expedición, en el párrafo 7.1 de este Capitulo, se hizo notar como es que fue embarcado en el vapor *Ilo* por orden de Prado junto con el alférez Herrera, y como fue que Delgado no es descubierto en Antofagasta y sigue viaje a Valparaíso, en donde como se acaba de ver le descubren su identidad y es hecho prisionero.

El 27 de diciembre, *La Patria* transcribió un telegrama fechado Valparaíso 17 diciembre, de Drummond Hay a Spencer St. John, en que le decía:

"Confiado en su telegrama sobre que los prisioneros saldrían del Callao el 15, los oficiales y tripulaciones del *Huáscar* y la *Pilcomayo*, Villegas y Delgado, puestos ya a mi disposición, saldrán de Valparaíso en el vapor inglés de la carrera el sábado 20. Chile paga el pasaje de todos ellos hasta el Callao. Villegas estando enfermo de un pie, se queda por su propia voluntad, hasta el otro vapor".

El 23 de diciembre, el Intendente de Valparaíso, don E. Altamirano, informaba al Ministro de Relaciones Exteriores de Chile, que en esa fecha había procedido a entregar al representante de S.M.B. a bordo del vapor *Ilo* de la P.S.N.C., a los prisioneros capturados en el monitor *Huáscar* y cañonera *Pilcomayo* y demás comprendidos en el canje celebrado con el Gobierno del Perú, levantándose el acta siguiente:

"En Valparaíso, a veinte de diciembre de mil ochocientos setenta y nueve, el Intendente de la provincia, señor Eulogio Altamirano, entregó a bordo del vapor inglés *Ilo*, de orden del Supremo Gobierno de Chile, al señor representante de la Gran Bretaña, don José Drummond Hay, a

los señores jefes, oficiales y tripulación, prisioneros de guerra de los buques de nacionalidad peruana, monitor *Huáscar* y cañonera *Pilcomayo*, que se relacionan en la lista que antecede.

Han fallecido a consecuencia de sus heridas, el artillero Federico Meiggs, Julio Pablo, Juan Chunga, y el marinero Santos Beltrán, de la dotación del *Huáscar*. El grumete Williams Norris de este mismo buque se fugó del hospital y no ha podido ser habido hasta la fecha .

Quedan heridos, en libertad y a disposición del mismo representante inglés, Eduardo Ford y Adolfo Meyer, cocinero el primero y cabo de fogoneros el segundo, del citado monitor *Huáscar*.

El teniente 2° don Enrique Palacios, como es público y notorio, falleció habiendo sido puesto en libertad con su asistente el marinero José Félix Torres.

Don Miguel MacCoferv, de la tripulación de la cañonera *Pilcomayo*, que venía a su bordo licenciado, queda en libertad.

Se han puesto también a disposición del representante inglés, al señor general Villegas, boliviano, prisionero incluido en el canje actual, como igualmente a don Manuel C. Delgado, teniente de la marina peruana, apresado en Valparaíso. Se incluye también tres prisioneros capturados en la goleta *Coqueta* que pertenecían a la tripulación del *Huáscar*, y son: Francisco Sena, Manuel Pérez y Francisco Cáceres.

También se ha embarcado al señor Manuel J. Zavala, coronel de la guardia nacional del Perú, para ser canjeado en el Perú, en conformidad a las indicaciones de los señores representantes de la Gran Bretaña.

Hecho por duplicado y para constancia firman los que suscriben a bordo del citado vapor *Ilo*: *E. ALTAMIRANO. J. DRUMMOND HAY. CARLOS FERREYROS. MANUEL MELITÓN CARBAJAL*".

En cumplimiento de las órdenes del Gobierno peruano, el 20 de diciembre, 176 individuos del regimiento Carabineros de Yungay internados en Arequipa, fueron entregados al Vice-cónsul británico, Alfredo Robilliard, en Mollendo, quien los embarcó en el vapor *Lima* de la P.S.N.C., que arribó a Caldera el martes 22, en donde fueron desembarcados, de acuerdo a instrucciones del Gobierno chileno. En este grupo no había oficial alguno. De los 176, dos quedaron en Mollendo mientras se restablecían de la viruela que los había atacado.

El 27 de diciembre, el Secretario de Relaciones Exteriores y Culto, don Pedro José Calderón, contestaba una nota del ministro Saint John del 20 de diciembre, haciéndole saber que el dictador Piérola aceptaba la proposición del Gobierno de Chile hecha a través de esa Legación, referente "a que los heridos de gravedad y cuya curación no esté al alcance de los recursos ordinarios de la cirugía, puedan ser conducidos después de haber recibido la primera asistencia, a un puerto del otro beligerante; pero siempre que dicho puerto esté

habilitado y que el buque conductor, que estará bajo la protección de la Cruz Roja, no ejerza absolutamente hostilidad mientras desempeña su comisión".

En *La Patria* del 30 de diciembre, se comunicó la llegada del vapor *Ilo* procedente de Valparaíso. Fondeó a las 4 p.m. trayendo a su bordo a los prisioneros del *Huáscar*, la *Pilcomayo* y algunos otros comprendidos en el pacto de canje, pero solo consignó una relación nominal de la plana mayor de ambos buques. Sin embargo, la relación que se presenta a continuación comprende a todos los sobrevivientes del monitor. El *Ilo* había hecho escala en todos los puertos intermedios, excepto Arica e Ilo que estaban bloqueados. En Mollendo, se había desembarcado el general Villegas, aún resentido de sus heridas, y su ayudante. También condujo el *Ilo* a pasajeros embarcados en Mollendo como sigue: general Bustamante, coronel Prado, jefe del batallón Ayacucho, comandante Pflucker herido y varios otros venidos de Arica por tierra.

RELACIÓN DE LOS PRISIONEROS EN CANJE
QUE LLEGARON AL CALLAO EN EL *ILO* EL 30 DICIEMBRE, 1879

EMBARCADOS EN VALPARAÍSO
General Villegas y ayudante (desembarcaron en Mollendo)
Coronel de Guardia Nacional M.F. Zavala
Teniente 1° de la marina peruana Manuel C. Delgado.
TOTAL: 4

MONITOR *HUÁSCAR*
PLANA MAYOR (26)
Capitán de fragata graduado Manuel M. Carbajal
Teniente 1° graduado Pedro Gárezon
Teniente 2° graduado Gervasio Santillana
Teniente 2° graduado Fermín Diez Canseco
Alférez de fragata Ricardo Herrera

ASPIRANTES
Carlos B. Tizón
Federico Sotomayor
Manuel Elías Bonnemaison
Grimaldo Villavisencio
Domingo Valle-Riestra
Manuel Villar
Sargento Mayor José M. Ugarteche
Capitán graduado de Infantería Mariano Bustamante
Capitán de la Guardia Nacional Manuel Arellano

Cirujano mayor doctor Santiago Távara
Cirujano de 1ra. Clase doctor Felipe M. Rotalde
Practicante de medicina doctor José I. Canales
Contador Of. 1° Cuerpo Político Juan Alfaro
1er. Maquinista Juan T. Wilkins
1er. Maquinista Samuel MacMahon
2do. Maquinista Thomas W. Hughes
3er. Maquinista Ricardo Trenemann
4to. Maquinista Henry Lewer
4to. Maquinista Ernesto Molina
4to. Maquinista Archibald MacCollum
Ayudante de máquina Augusto Matheus

TRIPULACIÓN

OFICIALES DE MAR (14)

1er. Condestable	Charles McCarthy	Herrero	Williams Michel
1er. Condestable	Williams Leonard	Maestro de Víveres	Manuel Mejía
Buzo	José H. Morales	Despensero	Rafael Hurtado
1er. Carpintero	Luis Landa	Cocinero de equipaje	Eduardo Ford
2do. Carpintero	Ignacio Martínez	Bocafragua	Ramón Tejeda
2do. Carpintero	Etesse Leves	Cabo de luces	Andrés Riglos
1er. Calafate	José del C. Gómez	Farmacéutico	José Flórez

ARTILLEROS DE PREFERENCIA CONTRATADOS (21)

James Anderson	Manuel Panay	George Smith
George Mathison	George Harris	Atanacio Bayosopolos
Eduard Price	Robert Rundle	Henry Otto
Francisco MacMazé	Daniel MacCarthy	Alfred Strand
Michel Murphy	John Devine	Williams Burns
John Baker	James Dovins	Alberto Huerta
Charles Box	Manuel Georgiades	John Grand

ARTILLEROS DE PREFERENCIA (7)

Tomás Proaño	John Lumby	José del C. Hernández
José Gómez	Francisco Espiel	John Henry Hill
John Price		

ARTILLEROS ORDINARIOS (5)

Eleodoro Dávila	Tomás Salazar	Angel Quesquén
Faustino Colán	Henry Smith	

MARINEROS (13)

Juan M. Cruz	Aniceto Rivas	Máximo Rentería
Manuel Maldonado	Nicolás Bonilla	José Velásquez
Mariano Portales	José Suárez	Pedro Rodríguez
Mercedes Carrasco	Andrés Araujo	Tomás Esteves
Jacinto Medina		

GRUMETES (10)

Francisco Aguilar	Dámaso León	Manuel Fianco
Arturo Masías	José Santos Contreras	Alberto Medina
Juan Sifuentes	Miguel Valcárcel	Enrique Ramírez
Basilio Rocavado		

CABO DE FOGONEROS (3)

John Johnson	James MacCarthy	Adolfo Meyer

FOGONEROS (18)

Alejandro Monroe	Thomas Furton	Eduardo Graham
Lino Urías	Gregorio Alzamora	Andrés MacCall
Ramón Galicia	Carmen Vásquez	Manuel Verdesoto
Joseph Chambers	Bruno Gómez	John Donovan
John Keley	John Boom	Manuel Balvino
Apolinario Salazar	José A. Guerra	Jorge Williamson

CARBONEROS (9)

Alejandro Henton	Cipriano Gómez	José Morales
Williams Marthin	Toribio Astudillo	José Vallecillas
Juan Dávila	Gabino Noé	Nieves Espinoza

COLUMNA CONSTITUCIÓN (13)

Segundo Calderón	Clemente Luna	Basilio Chávez
José Estrada	José Cortez	José Rivera
Juan Chunga 2°	Isidro Orué	José Menchola
Darío Sanjinez	Modesto Ruidias	Isidro Quiroz
Manuel Águila		

GUARNICIÓN BATALLÓN AYACUCHO N° 3 (22)

Sargento 1° Francisco Retes	Sargento 2° Apolinario Galiano
Sargento 2° Silverio Chuquiconsa	Cabo 1° Justo Payva
Cabo 1° Manuel López	Cabo 2° José M. Esteban
Cabo 2° Fidel Calvo	Corneta José Vargas
Tambor Agustín Salas	

SOLDADOS

Faustino Falconí	Celestino Valdivia	Mariano Unga
Tomás Flórez	Fidel Talavera	Pedro Zevallos
Pablo Soto	Benito Fernández	Hipólito Beltrán
Manuel Borja	Víctor Vargas	José Calderón
Narciso Castillo		

TOTAL: 161

DOTACIÓN EX-PRESA *COQUETA*

1er. Guardián Francisco Sena

Marineros Manuel Pérez y Francisco Cáceres

TOTAL : 3

CAÑONERA *PILCOMAYO*: *La Patria* consigna una relación nominal de 19 de la Plana Mayor, más no de la tripulación, de la que dice eran 147, dando un total de 166. La relación completa se dará cuando se trate de la pérdida de la cañonera, más adelante.

TOTAL LLEGADO AL CALLAO EL 30 DE DICIEMBRE DE 1879: 332

La llegada de todos estos prisioneros de guerra no tuvo casi difusión en la prensa local, y ni *El Peruano* le dedicó un editorial. Es probable se debiera a la efervescencia popular por el cambio violento de gobierno en esos días. ¿Avisarían desde Mollendo por cable, que los prisioneros viajaban en el vapor *Ilo* a llegar al Callao en horas?

El regreso del vencido siempre es triste y como se ve la acogida patria fue injusta. ¿Cómo se habrán sentido los que regresaban? Cierto es que las circunstancias de la captura del monitor y la cañonera establecían una diferencia. Pero en ese 30 de diciembre tal cosa no podía prevalecer. Todos, nacionales y extranjeros habían arriesgado su vida por el Perú. Sin embargo, su regreso no tuvo los bombos y platillos que suelen acompañar al regreso de los vencedores, como había sucedido apenas seis meses antes al regresar el *Huáscar* de su primera expedición. Podría aceptarse la ausencia de un gran público pero ni siquiera hubo, que se sepa, comisiones de oficiales y de familiares, que no fueron advertidos de la inminente llegada del vapor *Ilo*, que por ser vapor de la carrera se conocía su fecha de llegada aproximada. ¡Qué pena causa constatar cómo el egocentrismo del político que se creía salvador de la patria pudo causar tremendo olvido a los que regresaban, heridos unos y sanos otros, pero por el mismo deber: pelear por la Patria! Al final, esos dos políticos solo lograron consolidar la derrota.

Sin embargo, el bienestar tomaba prioridad y así el 2 de enero de 1880 el Comandante General de Marina, capitán de navío José María García, transcribía al Comisario de Marina, capitán de fragata Juan Bautista Cobián, un oficio del Secretario de Marina, capitán de navío Manuel Villar de 31 de diciembre:

> "S.E. el Jefe Supremo se ha servido disponer en la fecha que a los individuos de las tripulaciones y guarniciones del monitor *Huáscar* y cañonera *Pilcomayo* prisioneros en Chile, rescatados y llegados ayer (30) al Callao, se les abone a cada uno con cargo a los haberes que hayan devengado".

El tiempo ha pasado y en la historiografía nacional ni en la Institución misma, se ha publicado la lista completa de los que sobrevivieron al combate de Angamos el 8 de octubre de 1879 y fueron repatriados, con una excepción, que corresponde al señor Manuel

Zanutelli Rosas, quien en una edición del diario *Correo* del 8 de octubre de 1978, les dedicó una columna con el título *Los Que Volvieron.* "Su recibimiento, escribe Zanutelli, no fue apoteósico, solo unas cuantas personas tributaron merecido homenaje a los héroes. Los oficiales se reintegrarían casi de inmediato a la lucha, en las escasas unidades que aún nos quedaban. La Plana Menor fue destinada a la fragata *Apurímac* con el propósito de formar la reserva naval, según disposición superior, aunque muchos marineros, que en su vida diaria habían trabajado como fleteros y cargadores en la estación del Ferrocarril Central Trasandino, solicitaron ingresar a la Columna Constitución".

Los oficiales del monitor y cañonera, por una disposición del Secretario de Marina del 13 de enero de 1880, fueron destinados como sigue:

- Al transporte *Chalaco*: teniente 2° Fermín Diez Canseco; alférez de fragata Manuel Elías; guardia marina Ernesto Silva Rodríguez.
- Al transporte *Rímac*: capitán de corbeta graduado Octavio Freire; teniente 1° Teodoro G. Otoya; teniente 2° Ricardo Herrera; alférez de fragata Federico Sotomayor; alférez de fragata Pedro Roel.
- Al transporte *Oroya*: teniente 2° Gervasio Santillana; guardia marina Oswaldo Lama.
- Al transporte *Talismán*: guardia marina Florentino Flores
- Al monitor *Atahualpa*: teniente 1° graduado Luciano Arana; teniente 2° graduado Carlos Latorre; guardia marina Manuel F. Andraca.
- A la corbeta *Unión*: alférez de fragata Domingo Valle-Riestra; guardia marina Edmundo Gago
- Además se transbordaba al teniente 1° graduado Carlos Corpancho del *Atahualpa* al *Talismán*; al teniente 2° graduado Manuel Sánchez del *Atahualpa* a la fragata *Apurímac*; y al teniente 2° graduado Heriberto Benites al *Atahualpa.*

Por otro lado, el 19 de enero de 1880, el Comandante General de Marina, García, consultaba al Secretario de Marina respecto al cumplimiento del artículo 3° de la ley promulgada el 28 de octubre de 1879 respecto a los ascensos a la clase inmediata superior de los sobrevivientes del monitor, en el sentido de haberse cumplido con el ascenso de jefes y oficiales de la Armada, más no así algunos otros, como era el caso de los 1ros. Maquinistas, 1ros. Carpinteros, Calafates y Condestables, ni tampoco los cabos de fogoneros y Maestros de Víveres, por todo le solicitaba una decisión. Además, que se le indicase el procedimiento a seguir con los 2dos., 3ros. y 4tos. Maquinistas y Ayudantes de Máquinas que participaron en el combate. Respecto a

estos últimos, Villar dispuso que se les examinase para ver si tenían los conocimientos.

En la edición de *El Peruano* del 8 de enero de 1880, se transcribe una nota del Secretario de Gobierno y Policía, Pedro J. Calderón, del 2 de enero de 1880, al Secretario de Relaciones Exteriores, informándole que de acuerdo a los protocolos suscritos se había verificado la entrega y embarque a bordo del vapor *Bolivia*, que zarpara el 31 de diciembre para el Sur, de los prisioneros jefes, oficiales y tropa que estuvieron internados en el departamento de Junín, adjuntándole las correspondientes relaciones que, en términos generales, consignaba a los jefes, oficiales y tripulantes del *Rímac*, y oficiales de la *Esmeralda*, y de los carabineros de Yungay, más 2 individuos chilenos capturados en el Callao, más 5 tripulantes de las buenas presas que se encontraban en el Callao.

El cuadro que sigue es un resumen de ellos:

	Jefes y particulares	Oficiales	Marinería y tropa	Total
Plana mayor del Regimiento Yungay y del vapor *Rímac*	8	14		22
Plana Mayor de la *Esmeralda*	2	8		10
Capturados en la bahía del Callao	2			2
Carabineros de Yungay			50	50
Tripulación del *Rímac*			80	80
Tripulación de la *Adriana Lucía*			4	4
Tripulación de la *Emilia*			2	2
Remitidos de Tacna como prisioneros			9	9
Total	12	22	145	179

También hacía notar que en otra relación se consignaban 23 chilenos detenidos y que hasta la fecha no habían abandonado el país en cumplimiento del decreto de expulsión promulgado el 15 de Abril de 1879. Estos detenidos eran procedentes del Callao, del departamento de Junín y de Lima.

En la edición del 8 de enero de *El Peruano*, se transcribía una nota de fecha 18 de diciembre del Intendente de Valparaíso, E. Altamirano, al Encargado de Negocios de S.M.B. en Chile, don J. Drummond Hay, transcribiéndole otra del 17 de diciembre del

Ministro de Relaciones Exteriores de Chile, algo extensa, que se resume así:

- Relaciones de los jefes, oficiales y tripulantes del *Huáscar* y de la *Pilcomayo*.
- Observaciones a la lista del *Huáscar* como sigue: E. Palacios, fallecido, como es conocido; W. Leonard, J. Anderson, J. Mathisson, J. Pablo y S. Beltrán quedaron en Valparaíso por la naturaleza de sus heridas, habiendo fallecido algunos de ellos; el grumete W. Norris había fugado del hospital.
- Aclaraciones en cuanto a la exactitud de las relaciones del monitor y de la cañonera, a ser puestas en conocimiento de Drummond.
- El Intendente Altamirano quedaba autorizado para contratar, en coordinación con Drummond, los pasajes en un vapor de la carrera de todos los prisioneros a ser remitidos al Callao, y que serían en 1ra. clase y en 3ra. clase, según su categoría.
- Los prisioneros internados en Santiago y San Bernardo, serían trasladados el sábado 20 de diciembre a Valparaíso para su embarque.

En *El Peruano* del 9 de enero, se transcribió una nota del Secretario de Relaciones Exteriores, P.J. Calderón, de fecha 3 de enero de 1880 al ministro Saint John, comunicándole que el 31 de diciembre, según relación que anexaba, le habían sido entregados en el Callao a bordo del vapor *Bolivia*, por el Subsecretario de Relaciones Exteriores, E. Larrabure y Unanue, los prisioneros chilenos conforme a los protocolos de 23 de noviembre y 8 de diciembre de 1879. También mencionaba la entrega al Vice-Cónsul inglés en Mollendo, de los 176 chilenos detenidos en Arequipa, quedando en el puerto, dos con viruela.

Por otro lado, el 20 de enero de 1880, el Comandante General de Marina, exponía ante el Secretario de Marina un problema con respecto a los maquinistas que pertenecieran al *Huáscar* y *Pilcomayo*. En ese sentido, ellos se excusaban de continuar prestando servicios mientras no se les abonase sus haberes en libras esterlinas, aduciendo la depreciación de los billetes de los bancos nacionales, única moneda en circulación con la que habían sido pagados hasta el día por sus haberes. Agregaba, García, que igual petición habían hecho otros maquinistas que prestaban servicios a bordo de los buques de la escuadra y que no estaban contratados como los primeros. Era, obviamente, un problema, pero sobre el cual no se ha podido obtener cual fue la solución adoptada.

El 10 de enero de 1880, el Secretario de Marina, Villar, transcribió al Comandante General de Marina, la resolución promulgada por el Jefe Supremo de la República, en relación a un préstamo que caballe-

rosamente hiciera el Encargado de Negocios en Chile (y no Ministro Residente), Drummond Hay, redactada en los términos que siguen:

> "Comprobándose con el recibo adjunto, que el capitán de corbeta D. Pedro Gárezon, recibió en Valparaíso por orden del capitán de navío D. Carlos Ferreyros la cantidad de seis mil pesos ($6,000) en moneda corriente de Chile, del señor Drummond Hay, Ministro de S.M.B. en esa Nación, para dar buenas cuentas a los tripulantes del *Huáscar* y *Pilcomayo*, antes de su salida de dicho puerto, a quienes se descontará de los haberes que se les adeuda las cantidades recibidas. Considerando como equivalente de un peso chileno el sol en billetes del país, en atención a la condición de prisioneros en que se han encontrado, pase al señor Secretario de Hacienda para que se sirva disponer que la Caja Fiscal de este Departamento abone de preferencia, a la orden del señor Drummond Hay los seis mil pesos en moneda corriente de Chile, que tuvo la dignación (sic) de proporcionar al capitán de navío Ferreyros. Comuníquese al Comandante General de Marina para que pida a quien corresponda la distribución de esa suma y contéstese dando las gracias a nombre del Gobierno al señor Ministro de S.M.B. en Chile por su generoso préstamo".

Esta resolución hace ver que entre los jefes peruanos prisioneros de guerra, Ferreyros, en su condición de capitán de navío, pasó a ser el más caracterizado. No se ha encontrado información sobre la distribución de las 1,000£ de que se habló en octubre de 1879, ni de los 6,000 pesos arriba mencionados, pero de todas maneras demuestra una preocupación del Gobierno, de antes y de la dictadura, de resolver la situación económica de los prisioneros de guerra.

Y hablando de ellos, el Comandante General de Marina, García, informaba el 13 de febrero al Secretario de Marina, que habían salido de alta del hospital del Callao, los artilleros de preferencia contratados J. Anderson y M. Murphy, que fueran heridos de gravedad en el combate del monitor, y que para evitar quedasen expuestos a la miseria, había dispuesto que permanecieran en el Arsenal, mientras el Supremo Gobierno decidiera sobre el goce que como inválidos les correspondía, y que venían recibiendo la ración de Armada fijada a los marineros de la escuadra. Solicitaba García aprobación de esta medida adoptada por la fuerza de las circunstancias. El 21 Villar le daba su aprobación. Del oficio se deduce que seguía internado en dicho hospital del Callao, el artillero de preferencia contratado, G. Mathison.

Como se ha visto anteriormente, las Listas de Revista del *Huáscar* fechadas en Arica el 15 de setiembre, y en la mar el 8 de octubre de 1879, habían sido firmadas por el contador Alfaro y el Mayor de Órdenes de la División, Carbajal. El 13 de enero de 1880, el Comisario

de Marina, capitán de fragata Juan Bautista Cobián, remitía sendos oficios al Sub-Secretario de Contabilidad General y Crédito de la Secretaría de Hacienda.

En el primero, manifestaba que al examinar las cuentas presentadas por el ex-Contador del *Huáscar*, Sr. Alfaro, observó que la Lista de Revista del 15 de setiembre, no tenía la firma de Grau, sino la de Carbajal, ignorando la razón de ello. Manifestaba que en la Comisaría del Ejército en Arica debía existir una copia certificada, pero como el puerto se encontraba bloqueado, esta comprobación no se podía realizar, y habida cuenta del deseo que asistía al Supremo Gobierno de pagar sus haberes a los tripulantes del *Huáscar*, y de él de salvar su responsabilidad, solicitaba se le autorizara aceptar como buena la presentada por el Contador Alfaro.

En el segundo oficio, referido a la Lista de Revista del 8 de octubre, Cobián manifestaba que ella no tenía la firma de Grau, que murió heroicamente cumpliendo con su deber, pero sí la firma del Mayor de Órdenes de la División, Carbajal. Solicitaba, Cobián, que se le autorizara a aceptar como documento hábil la citada Lista de Revista, para el pago de haberes.

Ambos oficios fueron tramitados el 14 de enero por el citado Sub-Secretario de Contabilidad al Sub-Secretario de Marina y el mismo día, se resolvía que ambas Listas de Revista, firmadas por Alfaro y Carbajal eran buenas y legales, devolviéndosele los expedientes al Comisario para su acción.

Por último, el 22 de enero de 1880, en el Callao, el contador Juan Alfaro y con la firma de Carbajal, presentó una extensa "Razón nominal y circunstanciada de los haberes, buenas cuentas y alcances que a favor del señor contralmirante D. Miguel Grau, jefes, oficiales, tripulación y guarnición que componían la dotación del monitor *Huáscar*, correspondiente a los meses de agosto a diciembre de 1879", permite comprobar las relaciones nominales que se han analizado en páginas anteriores, y también en las *Fuentes para el estudio de la Historia Naval*, Tomo II, de J.J. Elías, están los ajustamientos por esos meses, que aportan evidencia de cuanto ganaba cada uno, el montepío que se les descontaba, las asignaciones dejadas, y el monto percibido.

Carbajal regresó al Perú no en muy buenas condiciones de salud por causa de las heridas sufridas. Así, *La Patria* en su edición de 7 de enero de 1880, comentaba:

> "Que no obstante de haber estado bajo tratamiento hacía tres meses, su estado estaba muy lejos de ser satisfactorio. Con algunas heridas todavía abiertas, acosado por una debilidad suma, con un ojo casi perdido, su

situación inspira serios temores y reclama particular esmero para que no se agrave. Ayer ha sufrido una operación dolorosa, con la extracción de un tumor de carácter maligno, formado en la pierna derecha, dos o tres pulgadas debajo de una herida todavía sin cicatrizar.

Causa pesar ver al inteligente marino y valiente ciudadano, en lo más florido de los años, sin embargo de su constitución robusta, del todo postrado, después de tan dilatada convalecencia, sufriendo aún las heridas que recibiera en defensa de su patria.

Cuando ya todos sus compañeros, heridos como él, han logrado restablecerse y disfrutan tranquilos de las comodidades del hogar, Melitón Carbajal yace todavía agobiado por el dolor, contemplando cada vez más lejano el término de sus sufrimientos.

También causa pena, el ver que este abnegado servidor, que no ha trepidado en derramar pródigo su sangre por salvar el honor de su bandera, no ha sido objeto todavía de ninguna atención especial del Gobierno, disfrutando únicamente los cuidados que puede prodigarle su familia. No se han puesto aún a su disposición, como debiera, los recursos amplios que reclama su condición, ya que son acreedores sus reconocidos servicios.

Las autoridades, no informadas tal vez del estado de sus dolencias, no han acudido aún a ofrecerle los auxilios que están obligados a prestarle, poniendo a su disposición cuanto puede ofrecerle la ciencia y procurar el más solícito esmero.

Dados los méritos contraidos por Carbajal, cumple al Estado reclamar para si el encargo sagrado de aliviar por todos los medios posibles, las dolencias que le afligen. Al que ha cumplido, estricta y satisfactoriamente con su deber, se le deben, no como recompensa, sino como justicia toda clase de atenciones".

Casi sesenta días después de este artículo que se acaba de glosar, por una resolución suprema del 3 de marzo de 1880, se le nombraba adjunto a la comisión que desempeñaba en Europa el capitán de fragata Alejandro G. Muñoz, con sede en Inglaterra. Carbajal disfrutaría en ese periodo del haber ordinario señalado a los de su clase en la nueva escala de sueldos, esto es 40£ al mes. Estuvo bajo las órdenes de Muñoz desde el 17 de abril de 1880 hasta el 31 de octubre de 1881. En razón de estar ya ocupada Lima, el viaje al Perú tuvo algunas dificultades, pero ya en diciembre de este año hubo de trasladarse por tierra hasta encontrar al contralmirante Lizardo Montero, entonces primer Vice-presidente, encargado del mando supremo de la República.

9.7. LAS AVERÍAS EN EL HUÁSCAR *Y SU REPARACIÓN PARA NAVEGAR*

La relación de las principales averías sufridas por el monitor en el combate, consta en varios informes, que se explican e ilustran en las

páginas que siguen, en las que se aprecian diferencias. Para comenzar, de la carta del corresponsal de *El Mercurio*, Antofagasta 12 de octubre, que este diario publica en un suplemento del 18, y que Paz Soldán reproduce, se transcribe:

"En el castillo
Dos balazos que destruyeron los pescantes de las anclas, las bitas del bauprés y destrozaron toda la parte superior.

En la torre
Uno que después de romper las planchas de blindaje dio en el muñón de la derecha del cañón del mismo lado, destrozó la guardera (léase gualdera) y mató diez hombres. Otro que también perforó la torre, rompiéndole los baos y desquiciando tres planchas de blindaje. Esta granada barrió por completo con los nuevos sirvientes de los cañones. Otra que penetró 1 3/4 pulgadas y desquició una plancha, y un gran número de rasmilladuras causadas por los cascos.

Costado de babor
Frente a la torre, una en el canto del blindaje, que hizo explosión allí, matando varios hombres en la cubierta

Torre de combate del Comandante
Dos balazos que la destrozaron por completo

Chimenea
Dos agujeros de balas de cañón, e innumerables de ametralladora y rifle

Cabrestante
El que sirve para levar anclas desapareció

Falcas
Destruidas y retorcidas en gran parte

Pañoles de timoneles de popa
Desaparecieron por completo

Botes
No quedó ninguno

A popa
Cuatro balazos que destruyeron otras tantas veces los guardines del timón. Estos mismos destrozaron completamente las cámaras de comandante y oficiales.

Costado de estribor
Uno que penetró en el departamento de la máquina, sin causar daño en ella, pero destrozando los camarotes de ingenieros.

En la cubierta
Uno frente a la chimenea, a estribor, no penetró. Otro a babor, a proa de la torre, que hizo grandes estragos en el interior del buque. Otro a proa del palo mayor, no penetró".

En su viaje a Valparaíso el *Huáscar* recaló en Caldera en donde el vice-cónsul británico, señor E.J. Macks, lo visitó y confeccionó un croquis mostrando las averías principales que sufriera el monitor, el mismo que revisado y corregido por el Comandante de Arsenales, fue publicado en Santiago en el N° 23 del *Boletín de la Guerra del Pacífico*, de fecha 9 de diciembre de 1879, y que también se reproduce en la página 576 con la descripción de los impactos identificados con letras y colores, que son solo referenciales y no indican un orden cronológico:

A. Perforó la torre de combate e hizo explosión en la muñonera derecha del cañón de estribor. Conmovió las planchas y dejó un agujero limpio, 13.8 centímetros de blindaje, 35.5 centímetros de madera de teca, ligazones de fierro y casco interior de fierro de 1.2 centímetros.

B. Dejó un agujero limpio cerca de la parte superior de la torre en la esquina superior izquierda de una plancha; levantó la tapa de la torre e hizo explosión en el interior proyectando fragmentos sobre la culata del cañón izquierdo, las alzas de ambos cañones y dos baos del cielo de la torre.

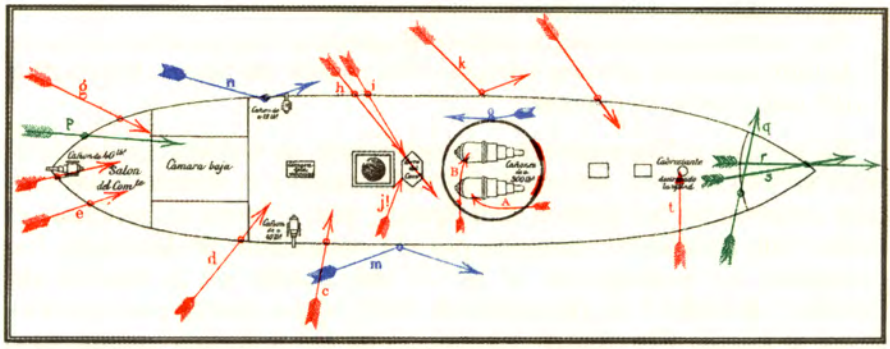
C. Entró por la parte superior de la plancha inferior (11.3 centímetros) del blindaje e hizo explosión en la cámara de la máquina, pero sin dañarla; solo rompió las mamparas de los camarotes y parte de la baranda de la máquina.

D. Es el proyectil que penetró más inmediato a la línea de agua, entre dos de las planchas inferiores; hizo explosión cerca de la cámara de oficiales, destrozando camarotes y mamparas de toda ella.

E. Perforó el centro de una plancha inferior (6.2 centímetros), la dobló ligeramente e hizo explosión en el salón del comandante, dañando los retornos del timón, y rompiendo tres baos, también dañó un poco la plancha de fierro de la cubierta, aventando los tablones de ésta.

F. Perforó y dobló un poco el blindaje superior (5 centímetros) a popa, pocas pulgadas a estribor. Hizo también explosión en el salón del comandante y causó averías a los aparejos del timón. Rompió tres baos y tronchó el codaste principal.

G. Los bordes de la plancha perforada han quedado heridos hacia adentro y hacia afuera. También penetró en el salón del comandante destrozando mamparas y produciendo incendio.



Averías sufridas por el *Huáscar*
durante el Combate Naval de Angamos 8 de Octubre, 1879.
Croquis confeccionado por el vicecónsul británico en Caldera, Sr. E.J. Macks, durante la recalada del monitor a dicho puerto en su viaje hacia Valparaíso.
Este dibujo fue revisado y corregido por el Comandante de Arsenales señor R. Vidal G. (Reproducida del *Boletín de la Guerra del Pacífico, N° 23*, Santiago, 9 diciembre, 1879).
(Nota.- Las 13 flechas ROJAS indican los proyectiles que perforaron el blindaje e hicieron explosión en el interior. Las 3 flechas AZULES indican los proyectiles que impactaron el blindaje oblicuamente y rebotaron dejando cavidades en forma de cuchara. Las 4 flechas VERDES indican los proyectiles que han atravesado solo las obras de madera en la superestructura).

H. I. Dos tiros de la misma dirección hirieron la torre del Comandante en uno de sus ángulos y perforaron las planchas de fierro como un metro sobre el nivel de la cubierta y a pocos centímetros una de otra, tirando de espalda la plancha del frente opuesto (estribor).

J. Hirió la torre del comandante cerca de su techo y rebotó hacia arriba, arrancando de sus puestos las planchas del frente.

K. Perforó y dobló el filo superior de una plancha (11.3 centímetros) inmediatamente bajo cubierta, la rajó y rebotó hacia arriba hiriendo con los cascos a la torre en diferentes puntos.

L. Perforó el costado hacia la medianía del blindaje e hizo explosión en el interior, haciendo volar un camarote y rompiendo el eje y engranaje de la puerta a prueba de agua.

M. Perforó en parte la plancha y rebotó dejando una excavación acucharada, de 5 centímetros de hondura.

N. Dobló por el medio una plancha superior, la escopló y reventó fracturando la boca del cañón de a 12 libras sobre cubierta; destruyó el batiente de la porta, cabillero, y abitones del palo, brazola de la escotilla de la máquina y la camisa de la chimenea.

O. Pasó una escopladura al blindaje de la torre de combate como 50 centímetros sobre la cubierta y se fue al mar.

P, Q,R, S. Estos proyectiles solo atravesaron la obra superior, destruyeron las columnas del bauprés (fierro 1.2 centímetros) a la parte superior de la roda (7.6 centímetros por 12.6 centímetros).

T. Dio en el cabrestante (de fierro) haciéndolo volar al mar en pedazos y no dejando más que una parte de su base que estaba unida al eje. También destruyó los ventiladores y las bitas para las cadenas.

Cuando el GT-5 incursionó en Coquimbo el 5 de octubre, encontró a la fragata norteamericana *Pensacola*, buque insignia del contralmirante C.R.P. Rodgers. El 14 de octubre, encontrándose aún en el puerto mencionado, y ante las noticias del combate de Angamos y la anunciada llegada del capturado *Huáscar* al puerto, Rodgers nombró una Junta integrada por oficiales muy competentes para que, de permitirlo el comando del monitor, se constituyere a bordo, lo inspeccionara minuciosamente en cuanto a las averías sufridas y el efecto producido en su coraza y casco, presentando el correspondiente informe, complementado con los dibujos que se le permitiera efectuar, y que ofrecieran información de interés para el Departamento de Marina de Estados Unidos, y para todos los oficiales de la Marina de dicho país, especialmente en cuanto a su artillería, blindaje, construcción y máquinas, como se aprecia de lo que sigue y de lo consignado en el *ANEXO B.*

La Junta estuvo conformada por el comandante del *Pensacola*, capitán de navío K.R. Breese que la presidiría, el Jefe de Máquinas

E.D. Robie, y los tenientes D. Kennedy, R.R. Ingersoll y T.B. Mason.

En efecto, el 16 de octubre el monitor arribó a Coquimbo, la Junta lo visitó y el 20 elevó su informe al almirante Rodgers, manifestándole haber tenido libre acceso al *Huáscar* en todas sus partes, lo cual le había permitido cumplir con lo ordenado, habiéndole proporcionado su comandante, capitán de corbeta Peña y los oficiales del buque, toda clase de facilidades para la inspección dispuesta. El almirante Rodgers con fecha Coquimbo, 24 de octubre, elevó el Informe al Secretario de Marina, que consta de una Parte "A", que contiene el resultado correspondiente a lo ordenado por Rodgers, y otra Parte "B", que es una descripción de los blindados chilenos, tema que se ha tratado en otro párrafo.

En cuanto a los datos de construcción del *Huáscar*, son básicamente aquellos que se consignan en el Tomo IX, Volumen 3, Capítulo VI. Allí ha quedado claramente especificado que corresponden a 1865, más algunas alteraciones introducidas en su vida de 14 años con pabellón peruano y antes de la guerra, como fueron la instalación de una hélice de bronce de tres palas en vez de una de hierro de cuatro, la instalación de cuatro calderas en vez de dos, y el aumento del largo de la toldilla que llevó a una reubicación de la rueda de gobierno principal por debajo de aquella.

La descripción de la Junta consigna, sin embargo, algunos datos interesantes sobre modificaciones realizadas durante la guerra y de las que se ha dado cuenta como el retiro del bauprés; del palo trinquete, jarcia y trípode; modificación del tamaño y forma del castillo de proa, que quedó casi con perfil triangular, con un área de unos 90 pies cuadrados; de la arboladura solo quedó el palo mayor, el pico y la cofa, a la cual se le colocó un mantelete de hierro para proteger la ametralladora Gatling y a su dotación. Menciona también, que se le había retirado el puente de mando que corría de banda a banda sobre la Torre de Comando lo cual resulta contradictorio con lo que se manifiesta más adelante al tratar del impacto N° 21.

Con respecto al blindaje del casco, de la Torre de Comando o Mando, y Torre de Artillería, máquinas y calderas, carboneras y número de compartimientos estancos, los datos son los mismos que aquellos consignados en el Tomo IX. El Informe menciona que a la captura, los chilenos no encontraron el diario de máquinas, diagramas de los indicadores, ni dato alguna de ingeniería, pues el personal de maquinistas se encargó de destruir toda documentación oficial, incinerándola en las hornillas de las calderas, antes de que subieran a bordo sus captores.

El Peruano del 3 de noviembre, transcribió la noticia de un diario de Santiago según la cual, además de las cartas de Grau, entre los

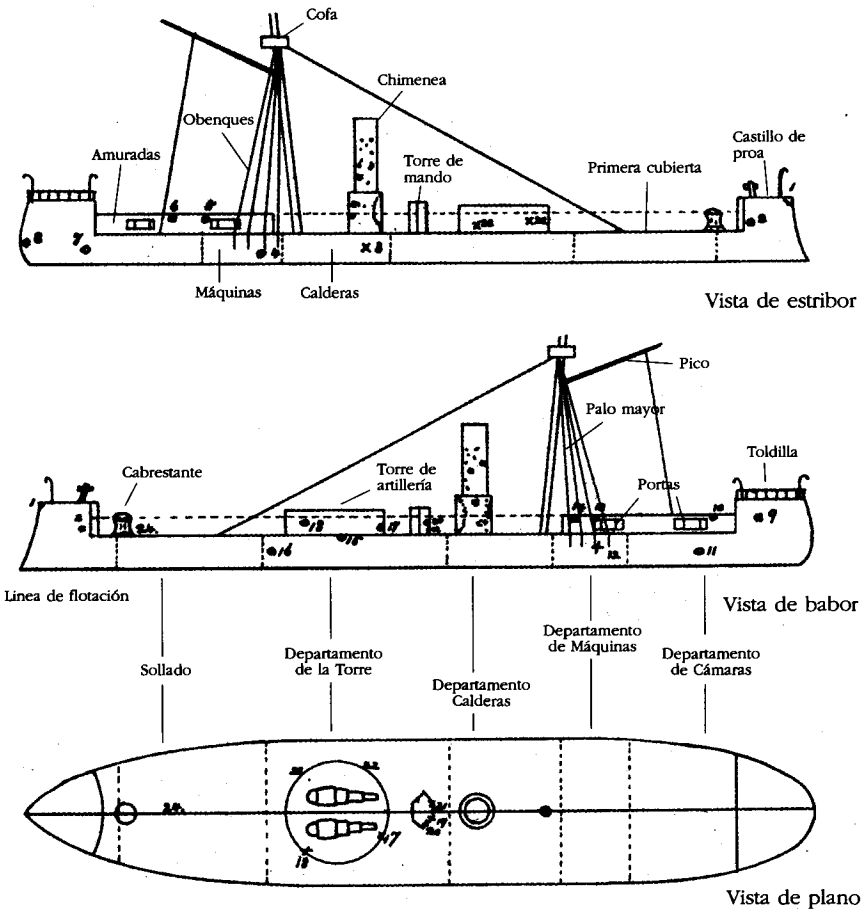
documentos del monitor, se había encontrado el *Libro de Bitácora*, en una de cuyas páginas había "una hermosa cruz trabajada a pluma, seguida de una hermosa apología del teniente de los Heros, muerto en el combate de Antofagasta el 28 de agosto", que se muestra en la página 283 del *Libro* o *Diario*, y de la que ya se ha tratado al referir este combate en el párrafo 7.1.3.

Retomando el informe Rodgers, se aprecia que con respecto a la artillería del monitor no hay cambios en el número de piezas y sus características, excepto en la ubicación de la artillería secundaria. En efecto, de los dos cañones Armstrong de a 40 libras colocados normalmente uno en cada banda del alcázar, encuentran uno en estribor, y el otro en el coronamiento de popa debajo de la toldilla, lugar que correspondía a otro de 12 libras, el cual había sido colocado en la porta de babor del alcázar. Los tres tenían cureñas de madera tipo Marsilly. Que la munición de a 300 libras que el monitor empleó, eran granadas perforantes Palliser de ojiva enfriada, y que en la cofa del mayor había una ametralladora Gatling de 0.44 de calibre, y que los rifles usados fueron Remington de 0.44 de calibre. El Estado General al 31 de julio, muestra la existencia de 145 bombas de acero, que correspondían a las Palliser. Sin embargo, no indica la existencia de la ametralladora Gatling ni de la munición respectiva.

Luego de esta descripción del monitor, el Informe de la Junta se refirió al parte oficial del comandante Riveros, en forma breve, citando que el combate se inició a las 9.15 a.m. cuando el *Huáscar* abrió fuego contra el *Cochrane* con los dos cañones de su torre a una distancia de 3,000 metros, estando frente a punta Angamos de Bolivia; que el blindado contestó el fuego a las 9.25 a.m. a 2,000 metros de distancia, y que el *Blanco* tomó parte en el combate a partir de las 10.10 a.m. cuando estaba a 600 metros del monitor, que se rinde (sic) a 10.55 a.m. Respecto a estos últimos datos, ya en párrafo anterior quedan indicadas las discrepancias en las horas y distancias.

La descripción de las averías sufridas por el *Huáscar* durante el combate, se complementó con Diagramas que van desde el "A", que se vé en la página 580 y en el encarte de la página 583 los Diagramas desde el "B" hasta el "G" inclusive, los que a su vez presentan algunos croquis numerados. El Diagrama "H" corresponde a vistas de perfil de los blindados y monitor con sus características, que se ha visto en otros párrafos, y el Diagrama "I" al croquis de la navegación en las fases de aproximación y persecución, preparado por el teniente T.B. Mason. A continuación, entonces, se reproducirá en forma íntegra la descripción de los impactos y sus Diagramas, pues a lo largo

DIAGRAMA A



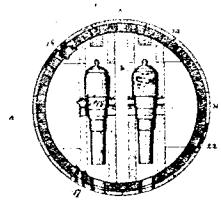
Vistas del *Huáscar* que muestran la ubicación de las averías sufridas durante el Combate del 8 de Octubre de 1879, como figuran en el Informe del Almirante Rodgers, habiéndose agregado algunos nombres de ciertas partes para mejor comprensión.

de 126 años, en la historiografía peruana solo han sido escasa y parcialmente difundidos.

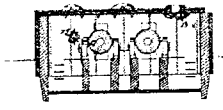
Cada impacto tiene asignado un número, que nada tiene que ver con la hora en que se produjo, sino que la Junta por facilidad asignó del 1 al 8 a todos aquellos en el lado de estribor según perfil del Diagrama "A"; con los números del 9 al 24 los que impactaron por el lado de babor según perfil del mismo Diagrama, y por último, en la parte inferior del mismo, una vista de plano en el cual se grafican algunos de los números citados. Todos los impactos fueron con granadas perforantes de a 250 libras Palliser de ojiva enfriada. Cabe anotar que no hubo impactos por debajo de la línea de flotación. Cuando no se especifique Diagrama alguno, debe entenderse que se refiere al "A".

Impacto	Descripción
N° 1	Tiro de enfilada, que cae en el extremo superior de la roda que al rebotar hacia arriba barre con las bitas del castillo de proa.
N° 2	Perfora el costado de estribor del castillo de proa sin blindaje, que sale por el lado opuesto, barriendo con las bitas, jardines, etc., por debajo de la cubierta del castillo.
N° 3	Tiro oblicuo en la coraza de 4 ½ pulgadas del costado a unos 3 pies sobre la línea de flotación en la dirección de la chimenea, produciéndole una abolladura, pero sin romper ni perforar la coraza.
N° 4	Perfora la coraza en la zona del Departamento de Máquinas, a 2 ½ pies sobre la línea de flotación, justo sobre el pasadizo de máquinas, que al explotar en el almohadillado de la coraza, produce un hueco irregular de 4 pies por 3 pies 2 pulgadas en su mayor dimensión y dobla hacia arriba la plancha del forro interior del casco. La explosión destruyó los camarotes de los maquinistas en ese lado, se llevó una parte de la barandilla del pasadizo, y esquirlas de granada y astillas acribillaron los mamparos en el lado de babor. La máquina no sufrió daño.
N° 5 y 6	Dañan la batayola (amurada) en el lado de estribor, popa
N° 7	Perfora la coraza por la aleta de estribor a unos 2 ½ pies sobre la línea de flotación, donde comienza la toldilla, y al explotar en el almohadillado destroza un camarote en ese lado, produce un hueco irregular en el almohadillado y forro interior del casco de 4 pies por 3 pies, rompe tres baos donde comienza la cubierta superior, y barre con los motones-guía de los guardines de cadena que conectan con la rueda de combate dentro de la Torre de Artillería.

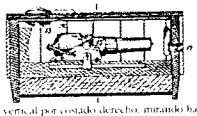
N° 8	Perfora el codaste en el lado de estribor, y al explotar en el almohadillado destroza la parte superior del codaste, rompe tres baos de cubierta y barre con los motones del aparejo de gobierno de emergencia que se estaba usando después de la avería de los motones-guía de los guardines, mencionado en el impacto N° 7.
N° 9	Perfora la obra de madera en la superestructura de la toldilla en el lado de babor, destrozando el pañol de lámparas debajo de la toldilla en ese lado.
N° 10	Atraviesa la batayola (amurada) en el lado de babor
N° 11	Perfora la coraza de 2 ½ pulgadas en la aleta de babor, a 2 ½ pies sobre la línea de flotación y a unos 10 pies a proa de donde comienza la toldilla, explota en el almohadillado, produce un hueco irregular y destroza el camarote en ese lado.
N° 12	Tiro oblicuo desde proa que da en la coraza frente a los obenques del palo mayor, produciendo una abolladura irregular de 2 pulgadas de profundidad en la coraza. Este tiro probablemente se llevó tres de los cadenotes de los obenques del palo mayor.
N° 13	(Ver Diagramas A y F). Perfora la porta-babor de proa en el alcázar, destroza el brocal del cañón de 12 libras Armstrong, daña la lumbrera de la sala de máquinas en el lado de babor, y el cabillero a popa del palo mayor.
N° 14	Daña la batayola (amurada) en el lado de babor, frente al obenque del palo mayor.
N° 15	Tiro oblicuo que impacta en el borde superior del blindaje a la altura de la Torre de Artillería, en el lado de babor, rasguña la coraza del costado y explota produciendo probablemente arañazos en la Torre (Ver Diagrama C).
N° 16	Perfora la coraza justo a popa del mamparo de proa del Departamento de la Torre, explota en el almohadillado, destroza el pañol del contramaestre en ese lado.
N° 17	(Ver Diagramas A, B y C, y croquis N° 1 del Diagrama C). Perfora la plancha que forma la mitad de la porta del cañón derecho. El hueco está a 2 pies de la porta y 15 pulgadas de la cubierta y, en general, es de forma ovalada por fuera, 12 pulgadas por 9 pulgadas. El hueco a través de la plancha es liso y de forma casi circular, de unas 9 pulgadas de diámetro. La granada evidentemente, explotó en el almohadillo, produciendo un hueco endentado de 2 pulgadas por 16 pulgadas de ancho en su máxima dimensión, doblando y rompiendo el forro interior. Los trozos impactan en el muñón derecho del cañón derecho, lo daña al igual que la sobremuñonera, el borde de la base y la esquina de la corredera. Hay también varios rasguños en el cañón y en los baos de la parte alta. El filo izquierdo de la plancha fue llevado hacia atrás 2 pulgadas, y la esquina superior derecha



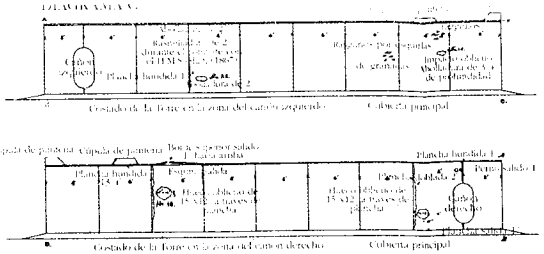
Plano vertical de la Torre
Averías en planchas donde se ubican impactos



Corte vertical mirando hacia parte posterior, según línea A-B, mostrando efecto impacto N° 18. Techo mirando hacia V, según línea D-E. Impacto N° 17, data inmediata y sobremontura derecha de cañón derecho



Corte vertical por costado derecho, mirando hacia Z según línea C-D.
Las averías lado izquierdo por impacto nº 18

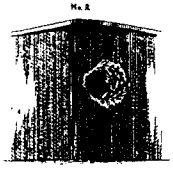


Costado de la Torre en la cuna del cañón izquierdo — Cubierta principal

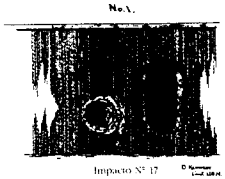
Costado de la Torre en la cuna del cañón derecho — Cubierta principal

Desarrollo de la Torre de Artillería del *Huáscar* que muestra las averías por su lado exterior impactos N°s. 15, 17, 18, 22 y 23

DIAGRAMA C
Croquis



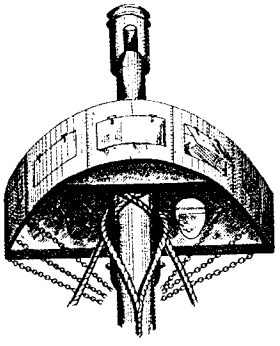
Impacto N° 18



Impacto N° 17

Torre de Artillería del *Huáscar*

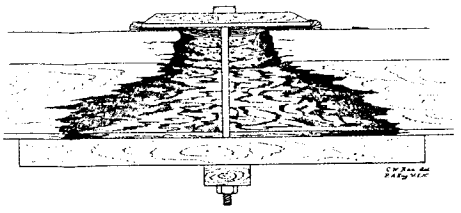
DIAGRAMA D
N° 1



Cola en el palo mayor del *Huáscar*

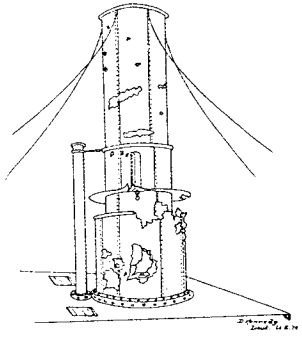
DIAGRAMA D
N° 2

Huáscar, 1879



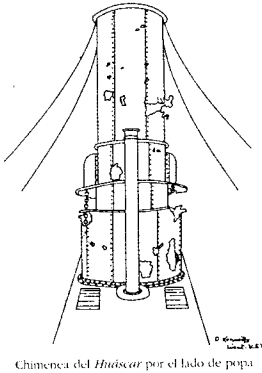
Corte de la coraza del casco, mostrando el método para taponear las perforaciones. Escala: 1:8

DIAGRAMA E'



Chimenea del *Huáscar* por el lado de estribor

DIAGRAMA E"



Chimenea del *Huáscar* por el lado de popa

DIAGRAMA G

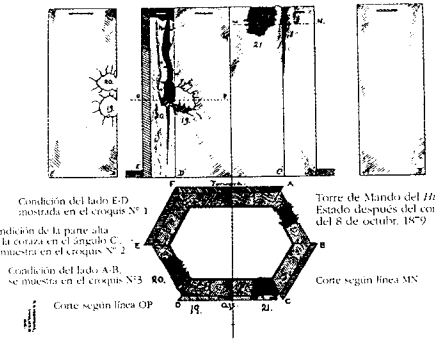
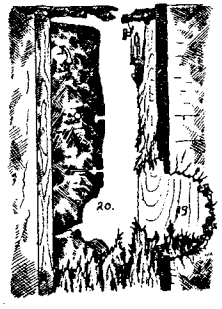


DIAGRAMA G
Croquis
No.1.



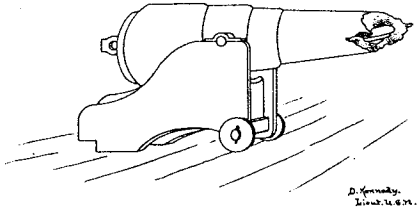
Condición del lado E-D de la Torre de Mando después combate 8 Oct. 1879
Huáscar

DIAGRAMA G
Croquis
No.3.



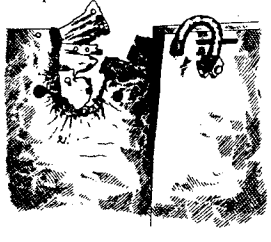
Condición del lado A-B de la Torre de Mando después combate 8 Oct. 1879
Huáscar

DIAGRAMA F



Cañón de avancarga Armstrong de 12 libras
Huáscar
Impacto N° 13

DIAGRAMA G
Croquis
No.2.



Condición planchas parte superior en ángulo C de Torre de Mando
Huáscar 8 Oct. 1879

AVERÍAS SUFRIDAS POR EL *HUÁSCAR* DURANTE EL COMBATE NAVAL DE ANGAMOS 8 DE OCTUBRE, 1879.
(Reproducida de: *Annual Report of the Secretary of the Navy on the Operations of the Department for the Year 1879)*. Contiene el Informe del contralmirante C.R.P. Rodgers, Comandante de la Fuerza Naval de Estados Unidos en la Estación del Pacífico, fechado en Coquimbo, Chile, 14 octubre, 1879. Washington: Government Printing Office, 1880. pág. 372.
(Leyendas traducidas al español. Al pie de cada Diagrama aparece el nombre del oficial que lo confeccionó).

	sobre el centro de la porta salió casi 1 pulgada. Un remache sobre la porta se salió 1 pulgada. El tiro entró a un ángulo de casi 30° con la perpendicular a la superficie de la torre.
N° 18	(Ver Diagramas A, B, y C, y croquis N° 2 del Diagrama C). Perfora la Torre de Artillería cerca del lado derecho del culote del cañón derecho, 3 pies sobre la cubierta y cerca del filo izquierdo de la plancha. El hueco es de unas 15 pulgadas por 12 pulgadas por fuera, muy irregular y oblicuo respecto a la superficie de la Torre. La plancha es llevada hacia afuera a lo largo del lado izquierdo y arriba 1 3/4 pulgadas; la esquina superior derecha salida un poco. La plancha está partida por la granada en tres capas, dándole la apariencia de una coraza laminada. El anillo alrededor de la parte superior externa de la torre para la estiba de sacos y coys, de 1 pulgada de espesor por 3 pulgadas de ancho, está roto y doblado hacia arriba. Ninguno de los remaches en esta plancha han salido de su sitio. Evidentemente explotó al pasar a través del almohadillado, pues el hueco en el interior está muy endentado, unos 2 pies por 1 pie 8 pulgadas, y el forro interior está muy roto. Algunas de las esquirlas de la granada impactaron el lado derecho del culote del cañón izquierdo, produciéndole un buen rasguño, así como en otros lugares, de una profundidad de 1 pulgada, aplastando el alza. El trozo más grande de la granada impactó en la cúpula de puntería del techo de la Torre a la izquierda del cañón izquierdo, rasguñando los baos de hierro y el almohadillado alrededor de él en una gran área.
N° 19	(Ver Diagramas A y G, y croquis N° 1). Impacta en una esquina de la Torre de Mando por el lado de popa babor, rompe la coraza de 3 pulgadas en su borde, como muestra el croquis N° 1, y explota destrozando los ventiladores de la sala de calderas y la parte delantera de la envuelta de la chimenea sobre la cubierta, reparada ya provisionalmente.
N° 20	(Ver Diagramas A y G y croquis N° 1 y 3). Perfora la coraza posterior de la Torre de Mando por el lado de babor a unos 2 pies sobre la cubierta, y produce un hueco irregular en la plancha de coraza de unas 12 pulgadas de diámetro, y explota en el almohadillado de teca de la coraza delantera del lado opuesto, arrancando esa plancha, que cae sobre la cubierta (croquis N° 3).
N° 21	(Ver Diagramas A y G, y croquis N° 2). Tiro de enfilada desde popa, impacta la coraza transversal posterior de la Torre de Mando cerca de su parte superior, produciendo un hueco irregular como se muestra en el (croquis N° 2). Los impactos 19, 20 y 21 se supone que también destrozaron el puente que iba de banda a banda por encima de la Torre de Mando, cuyos restos se encontraron sobre la cubierta después del combate. En la chimenea hay también numerosos huecos de tamaños variados, como la muestran los Diagramas E' y E", y la cubierta está con rasguños en muchos lugares, pero sin perforarla.

N° 22	(Ver Diagramas A, B y C). Un tiro oblicuo produce una abolladura en la Torre de Artillería de 10 pulgadas de largo por dos pulgadas de profundidad, a 1 pie sobre la cubierta y cerca del filo izquierdo de la plancha, recesando la plancha 1 pulgada.
N° 23	(Ver Diagramas A y C). Un tiro oblicuo produce una abolladura sobre el lado de la Torre más alejada de las portas, de unas 8 pulgadas de largo por 3/4 pulgadas de profundidad. Cerca de la última abolladura hay numerosos y pequeños rasguños que varían de 1 pulgada a 3 pulgadas de largo y de 1/4 de pulgada a 3/4 de pulgada en profundidad, hechos probablemente por esquirlas de la granada N° 15. En el lado de estribor de la cubierta a unos 3 pies de la Torre, hay varios rasguños no muy profundos, y que no han producido daños en la escasa jarcia alrededor del palo mayor.
N° 24	Impacto en el cabrestante, que rompiéndole el eje lo arroja al mar. El mástil de hierro está perforado a unos 20 pies de altura sobre la cubierta, y muestra un hueco de unas 4 pulgadas de diámetro en un lado. Aparentemente no hubo daños en la escasa jarcia alrededor del palo mayor. La percha o mástil en la toldilla, que en su tope tenía un compás magnético magistral, recibió impactos en dos lugares, aparentemente de proyectiles Nordenfelt, y el asta del pabellón en la toldilla está desaparecida. Tres de los cuatro pescantes en el lado de estribor destrozados, y el que queda está deformado. Las embarcaciones de estribor desaparecidas. La caldera de la lancha a vapor, estibada en el alcázar, destrozada por granadas durante el combate.

Según los partes oficiales, el *Cochrane* recibió tres impactos, que no produjeron daños materiales. El *Blanco* no sufrió impacto alguno.

Otro de los datos interesantes consignado en el Informe, es aquel que muestra el inventario de los proyectiles disparados por ambos bandos, según partes oficiales de Riveros y Latorre.

Buques	Granadas perforantes Palliser, enfriadas de 300 libras, carga de impulsión 50 libras	Granadas perforantes Palliser, enfriadas de 250 libras, carga de impulsión 50 libras	Granadas de 20 libras. Carga de impulsión 2.5 libras	Proyectiles de		Nordenfelt	
				9 libras	7 libras	De 1"	Rifle
Cochrane		45	12		16	560	1,000
Blanco		31	6	4	2	350	1,000
Huáscar	40						
Total	40	76	18	4	18	910	2,000

El total de granadas Palliser disparadas contra el monitor fue de 76. Los impactos numerados 1, 2, 3, 4, 7, 8, 11, 12, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, y 24 que aparecen indicados en el Diagrama "A" de la página 580, son los tiros que hicieron blanco en las partes blindadas del casco y torres. Aquellos numerados 7 y 8 del Diagrama "A", inhabilitaron el sistema de gobierno, dando muerte al personal que operaba el gobierno de emergencia.

El N° 16 penetró al Departamento de la Torre a la altura de la segunda cubierta, entorpeciendo temporalmente el mecanismo de ronza, y dando muerte al personal que operaba las manivelas de los winches. Los N° 17 y 18 dieron muerte o hirieron a las dotaciones de la Torre de Artillería, matando a los oficiales segundo y tercero en la cadena de mando (Aguirre y Rodríguez). Los N° 19, 20 y 21 destrozaron la Torre de Mando, dando muerte al almirante Grau, comandante del monitor, y a su ayudante. Se dice que el guardín de cadena de la rueda de combate que está debajo de la Torre de Mando, resultó averiado. El N° 4 penetró al Departamento de Máquina, dando muerte al personal en el pasadizo, aunque nadie de la planta de maquinistas resultó herido a menos que hubiesen estado en el pasadizo. Los N° 3 y 12 fueron tiros oblicuos en la zona de calderas y máquina. Estos once impactos se pueden considerar como los que decidieron el combate. Todas las granadas Palliser que perforaron la coraza, explotaron en el almohadillado. El N° 2, que atravesó el castillo de proa de banda a banda, no explotó.

Los cañones de menor calibre, y las ametralladoras Nordenfelt-Gatling y los rifles Comblain de los chilenos, eliminaron a la gente del monitor en la cofa, obligando a despejar la cubierta principal; los principales oficiales y dotaciones de los cañones, muertos.

Después del combate, el *Huáscar* fue remolcado a Mejillones en razón de tener inhabilitado su sistema de gobierno. Los huecos en el casco producto de los impactos, permitían la entrada de agua en los balances, siendo taponados por los chilenos como sigue: los parches eran tablas roble de 2 pulgadas, cortadas de acuerdo al tamaño de los huecos. Entre los tablones y la coraza se colocaron dos o tres frazadas. Para asegurarlos se usó un perno bastante largo que después de atravesar el parche exterior por el centro pasaba por otra pieza de madera en el interior que cubría todo el hueco, asegurándose el conjunto mediante tuercas. Ver Diagrama "D", croquis N° 2.

24 horas después del combate, el *Huáscar* con una dotación de presa inició viaje hacia Valparaíso empleando sus máquinas, y sin escolta. Una de las calderas tenía fugas muy serias en los tubos, por lo que se optó

por no usarla. Se supone que la avería ocurrió por haber tenido un bajo nivel de agua durante el combate. El casco del buque estaba algo sucio.

El capitán de navío P.W. Stephens, R.N. comandante del H.M.S. *Thetis*, también en Coquimbo a la llegada del *Blanco*, en su viaje hacia Valparaíso, lo visitó el 14 de octubre y presentó un informe con esta fecha, en el que anunciaba que el 16, cuando llegara el *Huáscar*, lo visitaría e inspeccionaría con el fin de enviar el informe respectivo, como efectivamente sucedió, pero cuyo contenido se desconoce. Su informe, del cual se dispone una traducción, como resultado de su visita al *Blanco* el 13 de octubre en ruta a Valparaíso, es muy breve. El croquis del combate que dice adjuntar, no ha sido habido. Por otro lado, el Capitán G. Robinson R.N., comandante del H.M.S. *Turquoise*, al llegar a Antofagasta el 14 de octubre, visitó el *Cochrane* obteniendo algunos datos que nada nuevo aportan, aunque sí algunas distorsiones, como aquella de que fue este blindado el que inició el fuego. El croquis sobre el combate, que le entregara Latorre y que Robinson adjuntó en su informe, no ha sido habido.

El teniente Madan, R.N., del H.M.S. *Shanon*, también preparó otro croquis de las averías con su respectiva descripción, que también se reproduce en la página 589. Los números consignados en la Ilustración N° 3 son de proa a popa, y tampoco en orden cronológico. De Lisle, otro oficial británico que visitara el monitor, repite el croquis de Madan, dando color a algunas de las flechas y agregando un impacto más, el 8°. El teniente Madan obtuvo datos de oficiales chilenos y peruanos, especialmente del 2do. comandante del *Cochrane*:

N° 1. Granada Palliser perfora el castillo de proa, lo destroza y avería la roda.

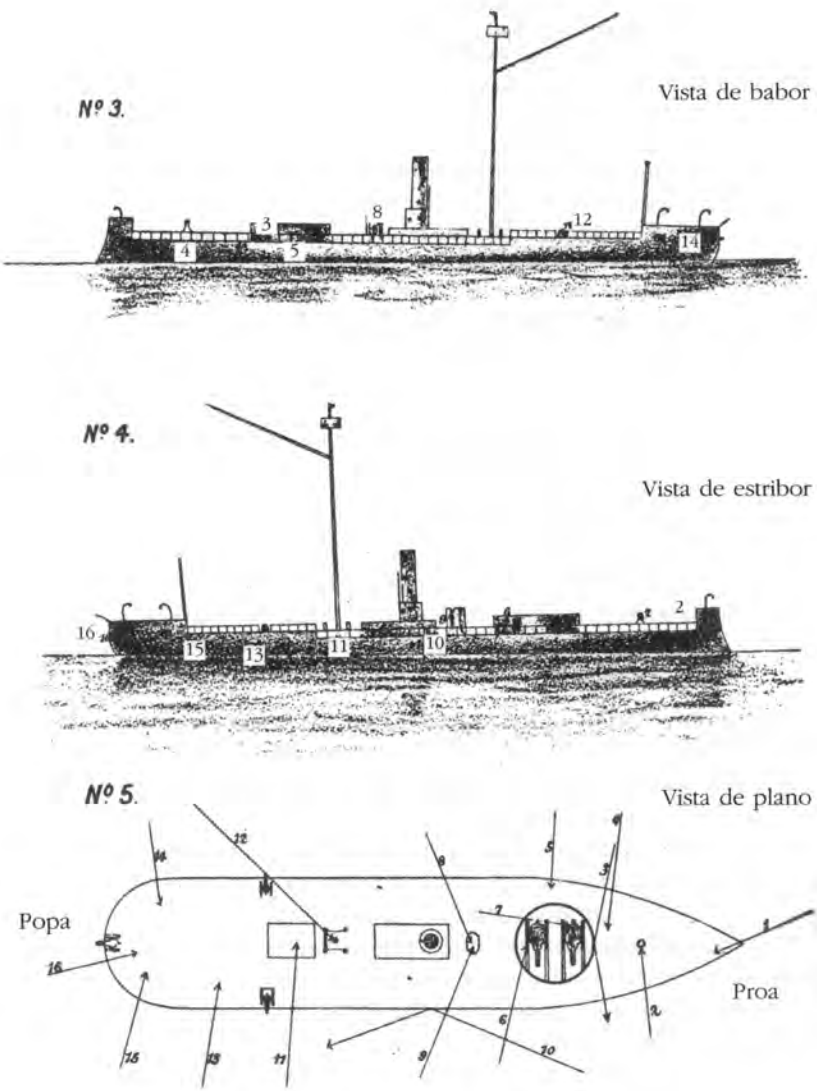
N° 2. Se lleva el cabrestante

N° 3. Granada Palliser rebota en la torre, produciendo una hendidura de 1" de profundidad.

N° 4. Granada Palliser perfora el blindaje del casco por babor debajo de la cubierta principal, en la zona correspondiente al Departamento de la Torre, explotando en el interior sobre la escotilla de la santa bárbara, y entorpece con astillas (escombros) el sistema de engranajes para la rotación de la torre, pero sin averiarlo, pues luego la torre gira sin problemas.

N° 5. Granada Palliser impacta el borde de la cubierta superior y explota, salpicando la Torre con fragmentos.

N° 6. Granada Palliser perfora el blindaje de la Torre de Artillería a la derecha del cañón derecho, y en el interior impacta en su muñón derecho, que al explotar mata a todos los sirvientes



Averías sufridas por el *Huáscar*
durante el Combate Naval de Angamos 8 de Octubre, 1879.
Croquis confeccionado por el Teniente Madan, R.N. del H.M.S.
Shannon, según aparece en artículo "Incidents of the War between Chili and Peru 1879- 1880". (Reproducida de: *The Journal of the Royal United Service Institution*, vol. XXV, 1881, N° CXII, Lámina XII. Harrison&Sons Litd. St.Nartins Lane W.C. England).

dentro de la Torre. El cañón siguió disparando con un muñón, pero luego dejó de hacerlo.

N° 7. Granada Palliser perfora la Torre de Artillería a la derecha del cañón derecho cerca de la parte superior, explota e impacta el cañón izquierdo, averiándolo pero sin inutilizarlo, matando o hiriendo a toda la dotación.

N° 8 y 9. Impactan y destruyen la Torre de Comando (coraza de hierro de 3" y almohadillado de teca de 10"). El #8 inhabilitó la rueda de combate dentro de la Torre de Artillería.

N° 10. Granada Palliser rebota en la chimenea

N° 11. Granada Palliser perfora el blindaje del costado por babor en la zona del Departamento de Máquinas, explotando y matando cuatro hombres en la plataforma superior, pero sin averiar la máquina o la gente a su cargo.

N° 12. Granada Palliser impacta en un cañón de 12 libras en cubierta, destrozándole el brocal.

N° 13. Granada Palliser explota dentro de la Cámara de oficiales

N° 14. Granada Palliser penetra por la popa

N° 15. Granada Palliser explota en la popa, corta los varones de cadena del timón y mata a la gente que lo opera.

N° 16. Granada Palliser explota en popa, averiando la mecha del timón, matando a toda la gente que atiende los aparejos para gobierno de emergencia. Se produjeron averías menores.

El teniente Madan comenta también, que los chilenos dispararon granadas Palliser. De 76 tiros de 9" y unos 40 de menor calibre, cerca de 25 parecen que fueron impactos efectivos, y por lo menos 16 de ellos fueron con proyectiles de 9".

A su vez el *Huáscar* disparó unos 40 tiros con muy poco efecto, pues solo 3 impactaron en el *Cochrane* sin causar mayor daño. El *Blanco* no recibió impacto alguno. El teniente Madan comenta que "la débil coraza del *Huáscar* fue nula, pues aunque desvió 3 o 4 granadas y resistió proyectiles de menor calibre, facilitó a los chilenos evitar el empleo de espoletas y usar granadas Palliser que explotaban luego de perforarla, con terrible efecto".

Por la regla empírica de Browne, se puede decir que el proyectil de 9", aún con 1,300 pies (por segundo) de velocidad, podía perforar 9x1,300/1,000=11".7 de hierro sin almohadillado. Por lo tanto, es obvio que hasta los tiros oblicuos perforarían la coraza del monitor, siendo el resultado lo que se debía esperar en cualquier combate naval, en lo que a la coraza del *Huáscar* concierne. Cabía esperar que el *Huáscar* pudiera averiar al *Cochrane*, pero no mientras tratara de escapar y sus impactos fuesen oblicuos.

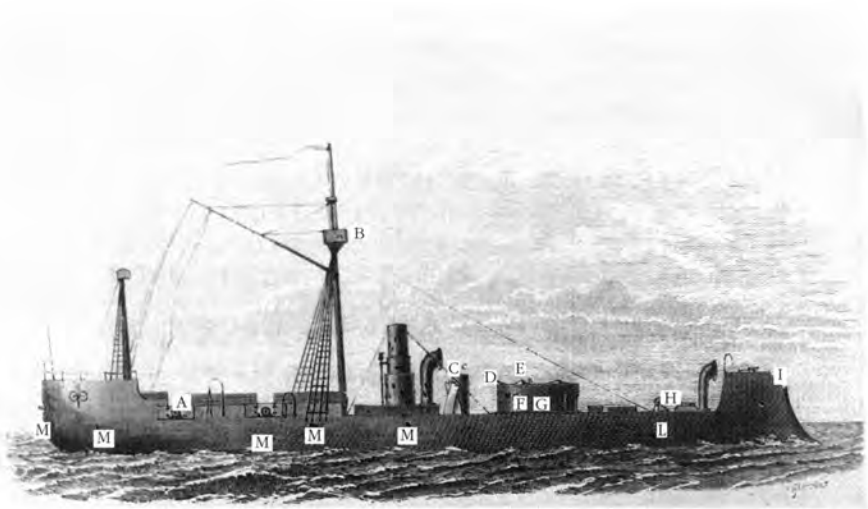
Finalmente, en el periódico *Engineering* de Londres, ediciones del 12 de diciembre de 1879 y del 5 de marzo de 1880, también se publicaron croquis con las averías y varios grabados de ellas muy ilustrativos.

En el croquis de perfil del monitor que presenta en la edición de la primera fecha, página 592, las averías aparecen marcadas con letras:

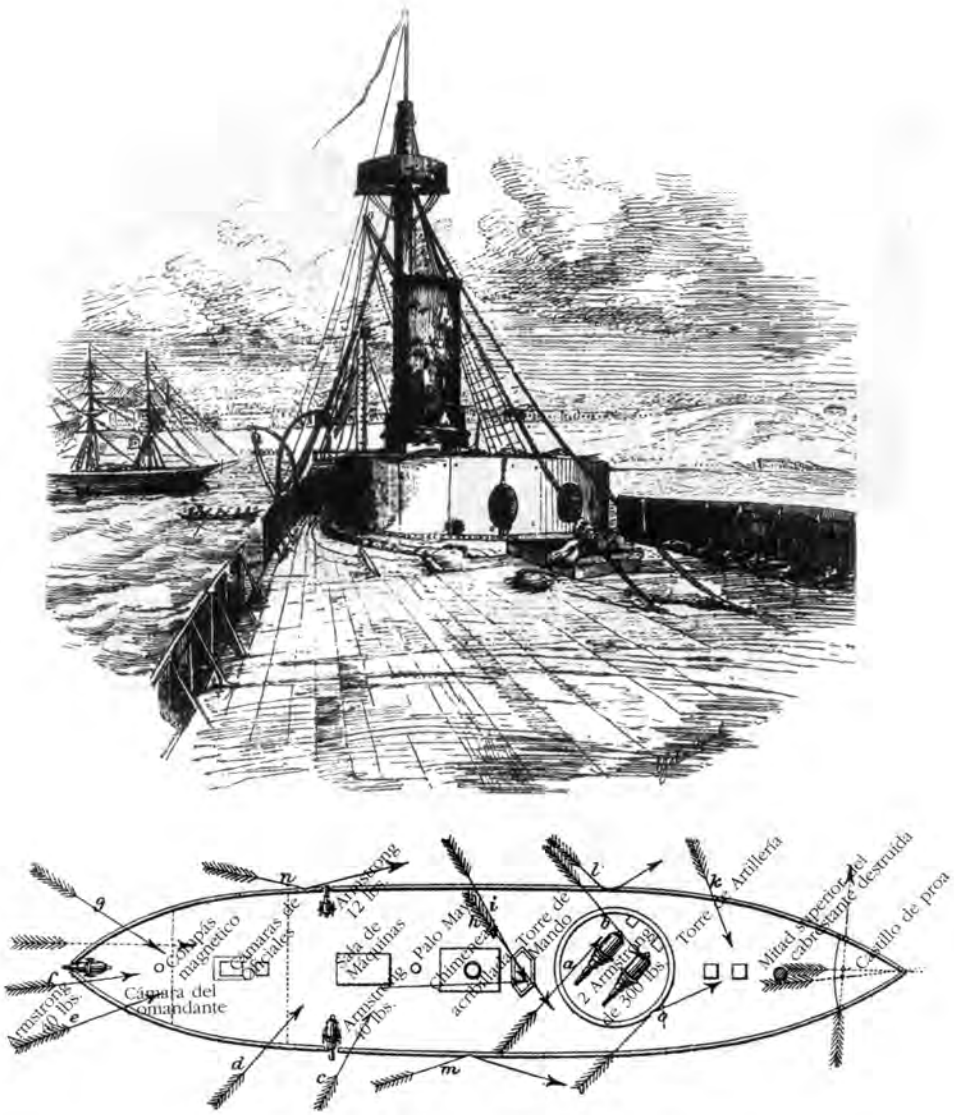
A. El brocal del cañón de pequeño calibre, en el alcázar, quedó destrozado (se refiere al Armstrong de 12 lbs).
B. El mantelete de hierro que protegía a los operadores de la ametralladora Gatling en la cofa, fue derribado y muerto el personal.
C. Torre de Mando, de forma exagonal, en la cual murió el almirante Grau.
D. E. Impactos en la parte superior externa de la Torre de Artillería
F. Perforación de la Torre de Artillería en la parte superior
G. Perforación de la Torre de Artillería que avería un cañón en el muñón.
H. Impacto que rompe el cabrestante y lo arroja al mar
I. Impacto en la parte superior de la roda y castillo de proa
L. M. Impactos en el blindaje del costado sobre la línea de flotación (no se especifican los daños).

En los croquis de la última fecha, en las páginas 593 y 594 que resultan muy interesantes, se muestran las direcciones en que impactaron las diferentes granadas, como resultado de una inspección muy cuidadosa, más una vista de la torre de artillería desde el castillo de proa. Según el periódico, el dibujo fue hecho en el buque, y no se duda de su exactitud.

a. Perforó la parte inferior de la Torre de Artillería y explotó en el muñón derecho del cañón derecho, abriendo un nítido hueco en la coraza de 5 ½" y almohadillado de 14", deformando toda la plancha.
b. Perforó la coraza de 5 ½" en su esquina superior izquierda, explotó en el interior de la Torre de Artillería y chocó en la culata del cañón izquierdo.
c. Perforó la parte superior de la plancha inferior de la coraza doblándola, y explotando en el Departamento de Máquinas, pero sin averiarlas.
d. Impactó muy cerca de la línea de flotación, perforando dos de las hiladas inferiores, y que explota en la cámara de oficiales cerca del camarote del cirujano.
e. Perforó el centro de una plancha inferior doblándola un poco, explotando en la cámara del comandante en popa, averiando el aparato de gobierno.



Averías sufridas por el *Huáscar*
durante el Combate Naval de Angamos 8 de Octubre, 1879.
(Reproducido del periódico inglés *Engineering* edición 12 diciembre 1879). Las averías indicadas según aparecen en la silueta del monitor en la página 455 bajo el título "La Captura del blindado Peruano *Huáscar*".
(Nota: Para mayor objetividad se han reforzado las letras de los impactos descritos en el texto).



Averías sufridas por el *Huáscar*
durante el Combate Naval de Angamos 8 de Octubre, 1879.
(Reproducido del periódico inglés *Engineering*, edición 5 marzo, 1880, pág. 183). Muestra un croquis de plano con las direcciones de los impactos recibidos por el monitor durante el combate marcados por flechas con letras en minúscula, desde (a) hasta (o), cuya explicación aparece en el Texto.
Nótese las flechas punteadas en proa y en la popa, en total 4.
En la parte superior se presenta un croquis en el mismo periódico, que muestra la condición de la Torre de Artillería vista desde el Castillo de proa.

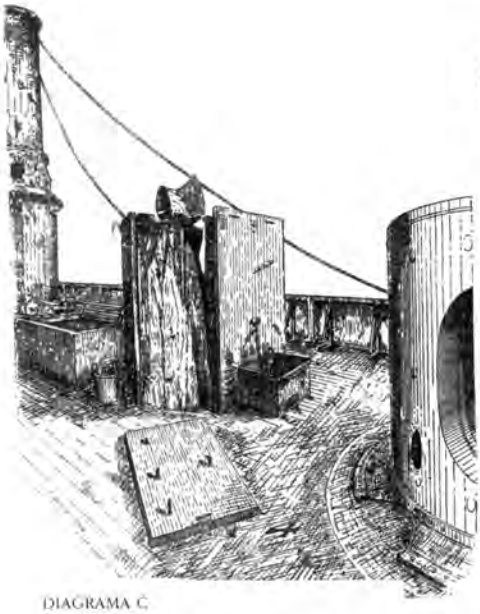


DIAGRAMA C
Croquis N° 1
La Torre de Mando del *Huáscar* vista desde estribor



DIAGRAMA B
Vista del castillo de proa desde la Torre de Artillería



DIAGRAMA C
Croquis N° 2
La Torre de Mando del *Huáscar* vista desde babor

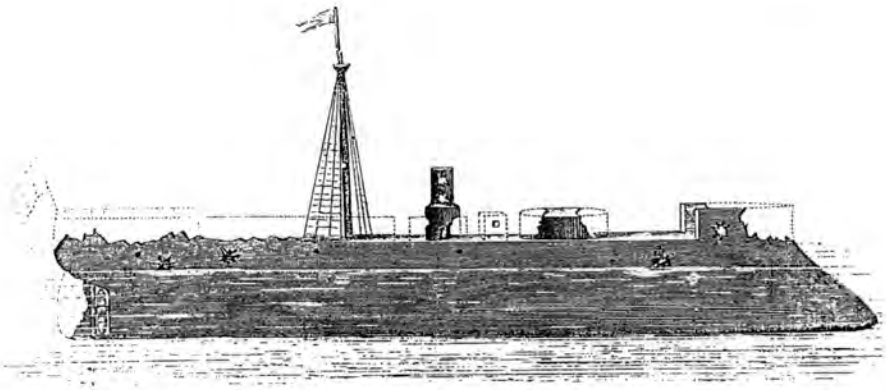
Averías sufridas por el *Huáscar*
durante el Combate Naval de Angamos 8 de Octubre, 1879.
Composición gráfica de los DIAGRAMAS B y C.
(Reproducida del periódico inglés *Engineering*, edición 5 marzo, 1880),
págs. 182-183, que presentan varios croquis confeccionados a bordo
del monitor, mostrando las averías producidas por los impactos recibidos, principalmente hacia proa de la chimenea.

f. Impactó justo en popa, a pocas pulgadas del costado de estribor, perforando la plancha superior y doblándola en algo, que explota también en la cámara del comandante y avería el aparato de gobierno.
g. Perforó la coraza, doblando sus bordes hacia adentro y hacia afuera, explotando en la cámara.
h. i. Disparados en la misma dirección que la (g), impactan ambas en la Torre de Mando, a 3 pies sobre la cubierta en el ángulo, perforan la coraza de 3" y explotan en el interior, derribando las dos planchas que caen sobre cubierta, según se indica en los dibujos.
j. También impacta en la Torre de Mando por la popa, cerca de la parte superior, perfora la plancha de coraza y explota.
k. Perforó la coraza en el lado de babor entre las hiladas superior e inferior, explotando en el interior.
l. Las 4 flechas en ángulo, indican tiros que impactaron en las planchas de la coraza con ángulo muy agudo como para perforarlas, y rebotan dejando hendiduras y rasguños. La (l) impactó en el margen superior de la coraza alta justo debajo del nivel de la cubierta en babor, doblándola y rajándola, para luego rebotar hacia afuera.
m. Impactó al medio de una plancha, en estribor, y rebotando deja una hendidura.
n. En el lado de babor, hendidura en el centro de una de las planchas superiores, que al explotar rompe el brocal del cañón de 12 libras Armstrong.
o. Impacto en la Torre de Artillería a un pie sobre la cubierta, que rebota dejando una hendidura.

Los impactos representados por las cuatro flechas punteadas, pasaron libres por las partes superiores del buque, sin blindaje.

Una nota al margen del croquis menciona que el segundo o tercer impacto en la Torre de Mando dio muerte al almirante Grau; y que los dos oficiales que seguían en la cadena de mando, murieron en la Torre de Artillería, así como las dotaciones de los cañones.

Como se puede apreciar, no hay diferencias notables entre las averías descritas, aunque sí distorsiones gráficas a veces, como la que presentó el periódico *The Engineer* en su edición del 12 de diciembre de 1879, y que llevó al *Engineering* de Londres, a que en su edición del 19 de diciembre de ese mismo año, cuestionara la del otro periódico del 12 diciembre, que presentaba también un grabado por el lado de estribor del monitor según página 596, y que habría sido preparado por un prestigioso jefe de la marina de Estados Unidos,

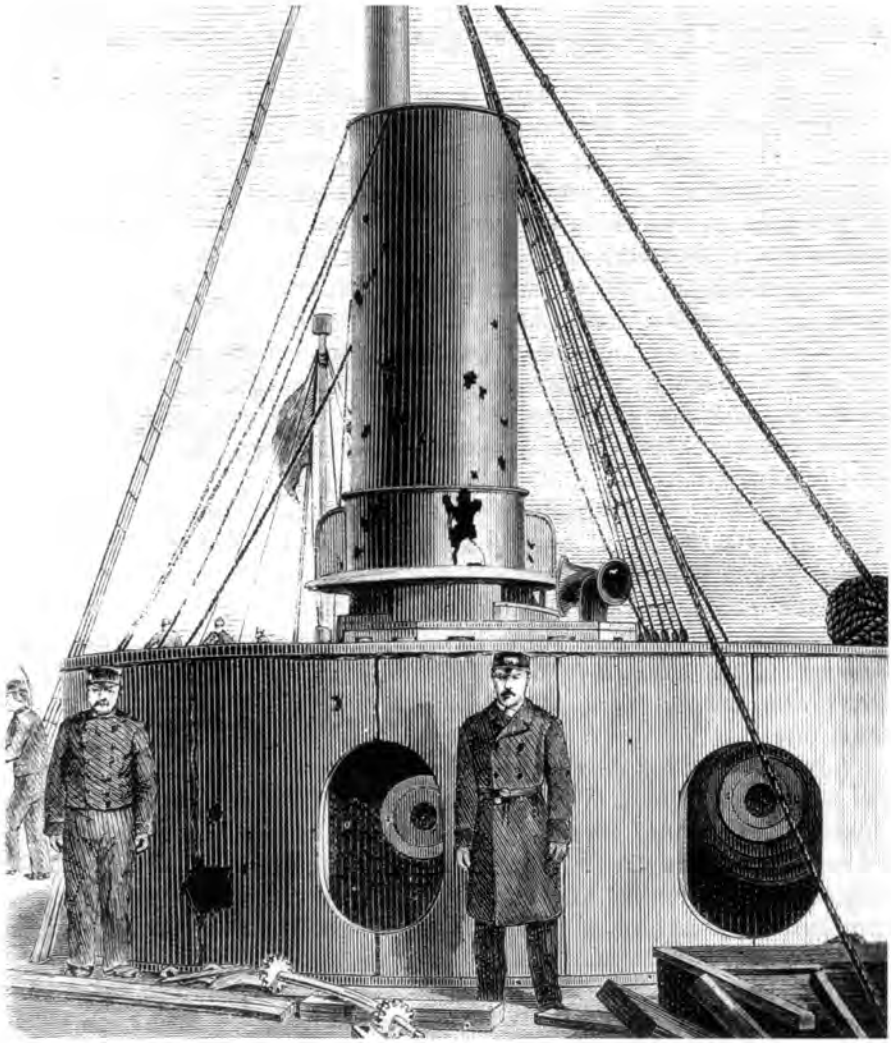


Averías sufridas por el *Huáscar*
durante el Combate Naval de Angamos 8 de Octubre, 1879.
(Reproducida del Periódico *The Engineer* edición 12 diciembre, 1879).
Las averías indicadas según aparecen en el croquis con la silueta del monitor en la página 439 bajo el título *The Huáscar After Her Defeat Of. 8th. October, 1879.*
Tomado de un croquis del *Army and Navy Journal* de Estados Unidos permiten apreciar las distorsiones sobre la magnitud de las averías, como la desaparición de gran parte del castillo de proa y de la Torre de Artillería, de la chimenea, las amuradas y toda la toldilla de popa, y otras más, que motivaron al *Engineering* para que en su edición del 19 diciembre, 1879, se refiriera nuevamente a su versión del 12 de este mes, ya tratada.

el capitán de navío S.B. Luce y publicado en el *Army and Navy Journal* de ese país. El contraste, se alega, es impactante pues en el de Luce se muestra que la Torre de Artillería desapareció en gran parte, al igual que el castillo de proa, la Torre de Mando y casi toda la amurada a popa de la chimenea, y la pala del timón. *Engineering* aduce que el grabado, que presenta en la edición del 19 de diciembre según página 598, se basa en una "fotografía" y no en la imaginación, y permite confirmar que la Torre de Artillería no quedó destruida. Pero lo importante, en todo caso, estriba en el interés de difundir el resultado, visto que este combate constituía el primero entre blindados de la época, por lo menos así lo decían algunos historiadores y profesionales, y cuando la tecnología naval atravesaba una revolución.

En realidad, el combate de Angamos no fue el primero, pues en 1866 se había librado el denominado combate de Lissa en el Adriático, entre la flota italiana comandada por el almirante Persano, y la flota austriaca comandada por el almirante Tegetthoff. Entre los buques que componían ambas flotas había blindados modernos, con cañones de grueso calibre y con espolón. El blindado italiano *Affondatore* era el único con dos torres, que montaba dos cañones Armstrong de 10" en cada una.

Sin entrar en los detalles del combate, es un hecho que el blindado italiano *Red'Italia* fue hundido por un espolonazo del blindado austriaco *Fernando Maximiliano*, pero en circunstancias de encontrarse el primero sin movimiento. Aunque el combate fue bastante analizado y debatido en las principales potencias navales contemporáneas, las lecciones tácticas no quedaron claras. Como ningún blindado resultara hundido por el tiro de cañón, y sí uno por espolón, se creyó que éste primaba sobre el cañón. No se debe olvidar, sin embargo, que ambos contrincantes hicieron varias tentativas para aplicar el espolón, de las cuales solo una tuvo resultado efectivo, como se ha visto. En cuanto a la coraza, los blindados demostraron, obviamente, ser menos vulnerables que los barcos de guerra de madera. El combate, con todo, no había sido una prueba real del valor del cañón contra la coraza. Tampoco dilucidó si la distribución en batería central tenía más ventajas que el sistema de torre. El tiro italiano fue pésimo, en razón de que sus artilleros carecían de entrenamiento. Así, ninguno de los problemas de armas y tácticas planteados en el combate, quedaron realmente resueltos, dicen Potter y Nimitz en su monumental obra *Sea Power,* y a ello no se encontrarían soluciones generalmente aceptables hasta fines del siglo XIX.



Averías sufridas por el *Huáscar*
durante del Combate Naval de Angamos 8 de Octubre, 1879.
Torre de Artillería del monitor.
(Reproducida del periódico inglés *Engineering* edición 19 diciembre, 1879)
Muestra un grabado de la torre de Artillería del monitor basado en una fotografía de la Torre bajo el título "La Torre del blindado *Huáscar*", tomada después del combate (probablemente ya en Valparaíso), que demuestra que la Torre no fue destruida según la graficase el periódico *The Engineer* en su edición del 12 diciembre ya comentada. El grabado muestra la parte de proa de la Torre y una perforación en la parte baja del cañón derecho, así como la chimenea desde proa con sus averías.

Resulta interesante referir, en esta oportunidad, una de las pocas declaraciones de combatientes del *Huáscar*. En este caso, de quien fuera 2do. Maquinista, T.W. Hughes, inglés, en ocasión de un conversatorio en 1891, en Inglaterra, sobre últimos diseños de buques de guerra para la marina de Estados Unidos, vista la experiencia que podía aportar. Refirió Hughes, que la Torre de Artillería ronzaba mediante cuatro winches accionados manualmente. A poco de comenzado el combate, una granada destruyó uno de ellos, y el trabajo para despejar los fragmentos y retirar las partes rotas y seguir ronzándola por la acción de los otros tres, fue más expeditivo en sentido alegórico que real. Sin embargo, se logró hacerla ronzar, pero después quedaría impedida otra vez, por un impacto que averió en parte la cubierta y en parte el glacis de la Torre (apreciable en uno de los grabados). Hughes preguntaba: ¿Si en aquellos días un impacto pudo causar tan serios trastornos, cómo será hoy (1891) en un buque moderno que en su interior está lleno de maquinarias como un reloj? En otro pasaje de su intervención, Hughes se manifestaba de acuerdo con la opinión de aquellas personas que cuestionaban tener en cuenta la línea de flotación en vez de los puestos o lugares de combate. Al respecto, citaba que en el *Huáscar* prepararon una buena cantidad de tarugos de madera de todos los tamaños y formas para impedir el ingreso del agua de mar por los huecos que produjeran los impactos, pero resultó que no hubo necesidad de usar uno solo para ese fin, pues todas las perforaciones del blindaje ocurrieron sobre la línea de flotación, aunque por muchas sí ingresaron materiales mortíferos.

Después de leer las descripciones de las averías y observar las ilustraciones, es lógica la impresión que le causara a Riveros. La da en su primer informe a Sotomayor, a las 3.10 p.m. del 8:

> "A las 10.50 el *Huáscar* hecho pedazos se rindió. Grau ha muerto; igualmente el segundo y tercer comandante de ese buque. "Resistencia tenaz y heroica de la tripulación del blindado peruano. Por el estado en que ha quedado creó que ya no podrá servir".

Asimismo, D. de Toro Herrera, que visitara el monitor el mismo día en Mejillones, le transmite por telégrafo su impresión a Sotomayor esa noche desde Mejillones:

> "El *Huáscar* ha sido acribillado a balazos. El entrepuente (léase Departamento de la Torre), cámara del comandante y oficiales, destruidas. El casco ha sido penetrado a estribor en tres partes, a babor una y muchas otras que han rozado. La torre fue penetrada en dos partes, desquiciando las planchas como una pulgada. Esta se cree está en mal estado. Algunos otros tiros solo han dejado señales. La chimenea destrozada

por muchos tiros. Los cañones de la torre en buen estado. Puede que alguna de las cureñas haya sufrido.

Un cañón de 60 (sic) (léase de a 12 lbs.) partido en el brocal. Máquina en buen estado. No ha recibido avería alguna. Del timón no sufrió sino la rueda de éste, que fue destrozada. Las averías del *Huáscar* no son tantas que le impidan hacerse a la mar en dos días más. La reparación seria que hay que hacer será en la torre".

El mismo Toro Herrera, en otro telegrama de las 8.50 p.m. dice:

"Grau fue herido al cuarto disparo del *Cochrane*; perdió un brazo y una pierna. Cuando lo transportaban a la Cámara de oficiales, una granada destrozó el cuerpo y a los que lo llevaban".

Galvarino Riveros, en su parte oficial del 9 de octubre expresa:

"El triunfo obtenido en la proximidad de ese puerto (Mejillones) ha debilitado inmensamente las fuerzas marítimas del enemigo y ha dado a la república "un excelente buque de guerra". Habiendo quedado su máquina en perfecto estado, puede ese buque, con algunas reparaciones, volver a entrar en combate enarbolando la bandera nacional".

Latorre, en cambio, en su parte oficial del 8 de octubre, fue más parco en cuanto al estado del *Huáscar*, pero en cambio describe las averías que experimentó su buque:

"Las punterías del *Huáscar*, a pesar de "su buena dirección", casi siempre pasaban altas, alcanzándonos en el casco solo cinco de sus proyectiles de a 300: uno en el blindaje de la batería, aflojando los pernos de la plancha respectiva por efecto de la concusión; otro en la aleta de estribor que destrozó el camarote del comandante, parte de la sala de armas, botica, cubichete de la máquina, pañol del piloto, yendo a salir por el lado opuesto (en las versiones inglesa y americana se indica que este impacto lo hizo el *Blanco*); un tercero que perforó la proa a estribor metro y medio sobre la línea de agua y destrozó las cocinas, bita de babor de proa y otras averías pequeñas; el cuarto cerca de la línea de agua debajo del portalón de estribor, que no causó ningún daño por venir de una dirección muy oblicua, y finalmente, el quinto que se llevó el pescante de la gata de babor.

El fuego de ametralladora de la cofa del *Huáscar* nos cortó casi toda la maniobra de babor, y perforó en varias partes la chimenea, como asimismo el blindaje de las cofas, quebró algunos vidrios del cubichete y atravesaron también algunos botes. Las bajas experimentadas fueron siete".

El mismo 9, Sotomayor envió otros dos telegramas al Ministro de Marina. En el primero de las 12.10 p.m. (noche):

"*Huáscar* necesita reparación en Valparaíso. Sus máquinas en buen estado. La "defensa del monitor ha sido heroica".

En el segundo de las 11.15 a.m. del 9 de octubre, expresa:

"El *Huáscar* está muy maltratado, y no podrá ir a Valparaíso antes de tres o cuatro días. El desorden y destrozo que se nota en el monitor son

"indescriptibles". La Torre de combate (Artillería) y el blindaje del casco han sido perforados en varios puntos. La Torre del comandante está completamente destrozada. Uno de los cañones de a 40 (sic) (léase de a 12 lbs.) fue partido por uno de los proyectiles de los blindados".

En poco tiempo más, se vería al monitor, ya reparado, combatiendo contra las fuerzas aliadas.

Para finalizar este párrafo del *Huáscar*, es interesante consignar una noticia que apareció en *El Mercurio* del 16 de octubre de 1879. Decía así:

"Desde hace poco se encuentran en poder de nuestros marinos los "planos originales" por los cuales se construyó el *Huáscar*, el contrato original y dibujos en detalle sobre el manejo de sus cañones y todo su mecanismo. Todos estos documentos se encontraron entre los papeles de la testamentería del contralmirante Salcedo, que dirigió la construcción del *Huáscar*".

Interesante el dato, pero, que se sepa, jamás se han dado a publicidad dichos planos ni los demás documentos mencionados, a pesar de haberse publicado en Chile varios libros sobre el monitor. Esto es como el *Libro de Bitácora*: se dice que existe, pero solo después de haber transcurrido 124 años, se ha recibido una copia facsimilar, y que ha servido para confirmar algunos datos.

9.7.1. Los comentarios profesionales de la época sobre el combate

El combate de Angamos fue motivo de muchos comentarios por parte de nacionales y extranjeros en numerosos escritos, que se resumen como sigue:

1. Sobre estrategia
   a. El Perú no disponía de recursos económicos para adquirir naves de guerra que disputaran el control del mar a Chile. Tampoco los había disponibles a corto plazo, en el mercado mundial. Los activos existentes, entonces, eran inapreciables y debían conservarse, en la medida de lo posible, para apoyar a las fuerzas terrestres y hacer más difícil cualquier operación contra el territorio peruano.
   b. Por la razón anterior, las órdenes del Director Supremo de la Guerra eran muy claras: no combatir contra fuerzas navales superiores. Las críticas, de peruanos y de extranjeros, por la decisión del Comandante General de la 2da. División Naval, capitán de navío don Aurelio García y García, carecían de objetividad.

c. El *modus operandi* de las incursiones de Grau a la costa chilena, era archiconocido y, por lo tanto, el plan de interceptación del GT-5 al regresar del sur era válido. Tenía un objetivo: destruir o capturar al *Huáscar*. Había los medios navales para interceptarlo e información de sus desplazamientos. El costo de las consecuencias por un eventual fracaso en el logro del objetivo era mínimo, pues no impediría llevar a efecto la decisión política superior: invadir el territorio peruano de Tarapacá a partir de la segunda quincena de octubre.

d La pérdida del *Huáscar* daba a Chile el control del mar, y marcaba la oportunidad de que entrasen en acción los ejércitos que, hasta ese momento, habían estado inactivos.

e. Para la defensa de puntos vitales en la costa, se había dado más énfasis a las estáticas baterías de tierra que a la disponibilidad de varias "murallas móviles" en el mar, como denominó don Jorge Basadre al *Huáscar*.

2. Sobre táctica

a. Fue uno de los combates más importantes de la guerra naval de la segunda mitad del siglo XIX, aunque no constituyó prueba definitiva entre blindados con sistemas de artillería en torre (tipo antiguo en su concepción y protección), versus buques modernos con el sistema de artillería en batería central.

b. El GT-5 no tenía información precisa sobre el despliegue y estado operativo de los blindados chilenos: en el encuentro inicial con la División Riveros, Grau comprueba que el GT-5 la aventajaba en velocidad; luego, en el encuentro con la División Latorre, Grau comprueba que ésta aventaja en velocidad al *Huáscar*, más no a la corbeta *Unión*.

c. La aplicación del espolón, cuando ambos buques navegan a toda fuerza, aun cuando uno de ellos no tenga buen gobierno, hace difícil e incierto su éxito. Esta característica no se tuvo en cuenta y siguió construyéndose blindados y cruceros con espolón hasta la primera década del siglo XX.

d. Latorre tuvo el acierto de situarse y mantener casi todo el tiempo una posición relativamente ventajosa dentro del sector de tiro muerto del *Huáscar*, que limitó en gran medida el empleo de su artillería y que, en todo caso, obligaba a cambiar de rumbo para superar dicha limitación.

e. La disminución de la velocidad del GT-5 después de evadir a la División Riveros, se debió a una de las causas siguientes: exceso

de confianza, o escasez de carbón que aconsejaba su economía para alguna situación de mayor urgencia.

f. El aumento de velocidad del *Huáscar* se produce una hora después de haber reconocido a la División Latorre.
g. El cambio de la estación de gobierno ordinario a la de combate, se realiza extemporáneamente.
h. En combates a corta distancia, el fuego intenso de las armas menores obliga a despejar la cubierta, dejando sin empleo los cañones u otros aparatos. El tiro de las ametralladoras y fusileros en las cofas de los blindados chilenos, a mayor altura, eliminó a los operadores de la ametralladora Gatling en la cofa del *Huáscar*, que se facilitó por no tener protección por la parte alta.
i. En combates a corta distancia, un buque con blindaje de casi la mitad de aquel del adversario, está en desventaja.
j. Los relevos de las bajas en las dotaciones de cañón en la Torre de Artillería, no tenían cabal entrenamiento.
k. El tiro de los blindados chilenos fue muy preciso e intenso, dando la sensación de un ejercicio de tiro sobre un blanco móvil.
l Las bajas en la cadena de comando del *Huáscar*, tuvieron efecto negativo en la maniobra y operación del monitor.

3. Sobre defectos de diseño y construcción del monitor
   a. En el sistema de gobierno
      - Ubicación de las estaciones de gobierno;
      - Carencia de medios de comunicación entre el puesto de mando y las estaciones de gobierno de combate y de emergencia;
      - No haber considerado como parte vital la estación de gobierno de emergencia y, por lo tanto, que el blindaje en esa zona fuera reducido a solo 2";
      - La carencia de compás magnético en la estación de gobierno de emergencia, y la falta de medios de comunicación mecánica o sonora con el puesto de mando, obligaba al empleo de mensajeros, por lo que en esa situación el gobierno fuese incierto e inseguro.
   b. En los puestos de mando
      - Construcción frágil de la Torre de Mando;
      - Ubicación de la Torre de Mando entre dos blancos destacados como la chimenea y la Torre de Artillería;
      - Carencia de un puesto de mando alterno, protegido;
      - Necesidad de que en las futuras construcciones se disponga de medios alternos de gobierno, como timón en la quilla, o

de un segundo timón como el instalado en las nuevas corbetas inglesas de la Clase "C".

c. En la planta de ingeniería
   - Carencia de un enjaretado de hierro en las escotillas de calderas y máquina, para impedir o limitar la caída de fragmentos o astillas;
   - El sistema de inundación no existía;
   - Carencia de grifos contraincendio en varias partes del buque, sobre y debajo de la cubierta, para combatir incendios producidos por explosión de granadas.

d. En el blindaje
   - La coraza de hierro, fabricada en 1865, pudo no ser de la mejor calidad;
   - El de la Torre de Artillería no brindaba protección adecuada al personal ni artillería en su interior;
   - El del casco no impedía la penetración de granadas, excepto a ángulos de impacto muy pequeños;
   - Las granadas que perforaron el casco en zona sin blindaje, no explotaban.

4. Sobre la artillería
   a. La superestructura de popa anulaba en 70° el sector de tiro de la artillería principal; la del castillo de proa en 20°, es decir, que para batir un blanco en caza o en retirada, el monitor debía alterar su rumbo;
   b. Artillería anticuada, en un combate a corta distancia, versus la moderna de los blindados chilenos en cuanto a sistema de carga, puntería y fuego; la artillería de los blindados contaba con sistema eléctrico de disparo;
   c. El sistema de blindaje, al ser perforado por una granada, favorecía su explosión al hacer contacto con el almohadillado de madera y forro interior de hierro del casco. Por ello, no fue necesario el empleo de espoletas de tiempo.
5. Ventajas observadas
   a. Ubicación de las calderas y máquinas bajo la línea de flotación y protegidas por el blindaje;
   b. Que todos los impactos sobre la línea de flotación produjeron daños importantes, mas no permanentes que inhabilitaran al monitor en lo sucesivo, al extremo de que a las 48 horas estaba navegando a Valparaíso para reparaciones, e iniciando operaciones contra el Perú el 8 de diciembre;

c. A pesar de las bajas observadas en los mandos sucesivos y en la tripulación, y averías sobre y debajo de la primera cubierta, la dotación del *Huáscar*, combatió con tenaz y heroica decisión, inspirada en su líder, el contralmirante Miguel Grau.

Y como síntesis de las consecuencias de este combate, cabe transcribir el comentario de Carbajal publicado en 1921 en la *Revista de Marina* del Perú:

> "Y así debía terminar esta campaña de cinco meses, de constantes fatigas, combates y sacrificios, en que se dañó al enemigo de todas maneras y se retardó su invasión, mermándole el dominio marítimo que poseía, poderoso y decisivo medio que, conforme a los inmutables principios del arte militar, confirmados una vez más en esta guerra y aún la reciente europea (1ra. Guerra Mundial), debía al fin abrir camino de la invasión y obligar a nuestro ejército a luchar con desventaja y al Perú a sufrir el desastre que hasta hoy le aflije".

También ofrece Carbajal un resumen de la campaña desde el 16 de mayo hasta el 9 de octubre, durante la cual tuvo en jaque a dos poderosos blindados y libertad de acción en el Pacífico, a pesar de su impotente artillería y de su débil coraza, solo con la energía y hábil dirección de su ilustre jefe, el contralmirante Miguel Grau y el concurso eficaz de sus subordinados. Dice así:

1. El 21 de mayo en Iquique contra la *Esmeralda* y la *Covadonga*, durante 3 horas y 40 minutos.
2. El 26 de mayo, en Antofagasta, contra baterías de tierra y la *Covadonga*, duración 2 horas, en que apagó los fuegos de éstas y sucesivamente, a su vista y a tiro corto de sus cañones, cortó el cable telegráfico que les daba comunicación.
3. El 1° de junio, frente a Huanillos, contra el *Blanco Encalada* y la *Magallanes*, 18 horas de caza y una de combate.
4. El 10 de julio, en Iquique, rotura del bloqueo y sucesivo combate contra el *Cochrane* y la *Magallanes*, el *Abtao* y el *Matías Cousiño*, una hora de combate y tres de caza.
5. El 28 de agosto, en Antofagasta, contra las baterías, la *Magallanes*, el *Abtao* y el *Limarí*, duración 4 horas, en que apagó los fuegos de la plaza.
6. El 8 de octubre, en punta Angamos, contra el *Blanco Encalada*, *Cochrane*, la *Covadonga* y el *Matías Cousiño*, 6 horas de caza, 1¼ de combate.

Resumen de las presas que hizo el *Huáscar*

- Bergantín *Recuperado*, fue incendiado
- Goleta *Clorinda*, fue remitida al Callao
- Goleta *Coqueta*, fue remitida al Callao
- Barca *Emilia*, con metales, fue remitida al Callao

- Bergantín *E. Saucy Jack*, con metales, fue remitido al Callao
- Barca *Adriana Lucía*, con metales, fue conducida al Callao
- Trasporte *Rímac*, con un escuadrón de caballería, sus caballos, artículos militares y 400 toneladas de carbón, lo tomó el Gobierno para su servicio.
- Bergantín-goleta *Coquimbo*, fue remitida al Callao
- Una lancha a vapor, la tomó el Gobierno para su servicio
- Ocho lanchas de carga, se remitieron a Arica a disposición del Gobierno.
- Numerosas lanchas destruidas en los puertos de Chile"

9.8. *EL CASO DE LA* UNIÓN

9.8.1. Escape, llegada a Arica, Callao y otras consideraciones legales y materiales

En el párrafo 9.4.2 de este Capítulo, se ha visto cómo es que la corbeta *Unión*, merced a su velocidad, logró evadir la interceptación de la División Latorre y continuar viaje hacia Arica, perseguida por la *O'Higgins* y el *Loa*. Retomando el hilo de este tema, se verá a continuación el desarrollo de los acontecimientos respectivos.

Ambos buques chilenos continuaron la persecución durante todo el día con gran empeño, llegando a disminuir en algunas horas la distancia hasta 3,200 metros. La gravedad de los sucesos, manifiesta Aurelio García y García en su parte fechado en Arica, 9 de octubre, al Director de la Guerra, "me decidió a convocar una Junta de Guerra (Ver *ANEXO C*) compuesta del comandante de la corbeta *Unión*, capitán de navío Nicolás Portal, Segundo y Tercero de ella capitán de corbeta Juan Salaverry y Emilio Benavides, del Mayor de Órdenes de la División capitán de fragata Gregorio Pérez y del teniente coronel de la Columna Constitución L. Flores. De su acuerdo unánime, continúa, resultó que si alguno de los enemigos llegaba a estar a tiro de cañón, presentaríamos el costado para darle combate, aun cuando tal maniobra reuniese como tenía que suceder, a tres o cuatro de los buques que venían por el Sur, pero que si esto no ocurría debíamos continuar sin alteración nuestra derrota que ya había sacado a la corbeta del centro de toda la escuadra enemiga. Así se verificó y hasta anochecer se veían los humos de tres vapores por la popa de la *Unión* a distancia de ocho a diez mil metros".

La corbeta fondeó en Arica en la madrugada del 9 de octubre, quedando a órdenes del Director de la Guerra, Prado.

En su parte, García y García, describe la interceptación del GT-5 por la División Latorre, y en un párrafo expresa "que el *Huáscar* con

un arrojo indescriptible y que será siempre el título más honroso del contralmirante Grau, se lanzó al espolón sobre su formidable contendor que parece evitó el golpe, debido a lo fácil de sus movimientos por el (sic) doble hélice". Sobre la persecución expresa que al alejarlo del *Huáscar*, solo le "permitió distinguir únicamente durante poco más de una hora el vigor y ligereza con que nuestro monitor, estrechado por fuerzas tan superiores, acometió a los enemigos". Así, pues, García y García no podía confirmar a Prado el desenlace final del combate. Quizás en su conversación le manifestaría su doloroso presentimiento.

A bordo de la corbeta se produjo, sin embargo, un hecho que llamaría la atención de propios y extraños, como fuera la suscripción por 18 oficiales subalternos de la corbeta, de un acta que se reproduce en el *ANEXO D*. No se conoce exactamente si ella fue presentada al comandante García y García, y la difusión que tuviera. Lo cierto es que no tuvo efecto alguno para cambiar la decisión adoptada en la Junta de Guerra formada por los jefes ya citados. Es de notar también, que en la sumaria indagatoria que pidiera García y García, y posteriormente en el juicio seguido por el Consejo de Guerra de Oficiales Generales nadie la mencionó. Sin embargo, una carta firmada por un tal XX dirigida a otro tal X, con fecha Arica, 9 de octubre de 1879, reproducida por Ahumada Moreno en el Tomo VII, narra su decepción por no haber auxiliado al monitor, así como la suscripción del acta extraoficial referida, que conservaba en su poder, pero que "no se presentó" al comando, y en una post-data le sugería considerar, que si lo estimaba prudente le leyera la carta al general Prado, o se la comentara.

Por otro lado, el teniente 2° Julio Jiménez, firmante del acta citada, escribió al Director de la Guerra con fecha, Arica, 9 de octubre de 1879, una carta que fuera publicada en *El Comercio* de la mañana del 9 de octubre de 1879, y al reproducirla la *Revista de Marina*, lo hacía con el único objeto de resaltar en una frase su sentido: "Que el espíritu que animó a todos los jefes y oficiales de Marina del Perú durante la campaña del 79, fue heroico". He aquí el texto:

"Muy respetado señor general:

Ayer he sido testigo de la desgracia que ha sufrido la Patria, con la gloriosa pérdida de nuestro monitor *Huáscar* muy preso aún del dolor que me produjera, como de los deseos de vengar ésta, me permito dirigirme a V.E., suplicándole a mi nombre y al del teniente de la Columna Constitución embarcado a bordo, señor Pejovés, la especial gracia de conceder a nuestro patriotismo la dirección de una de las lanchas torpedos de que creo dispone V.E.

De la manera como nos portaremos podrán informar a V.E. el señor general Montero, y demás jefes de marina, que existen en este puerto.

Pidiendo, pues, excusas a V.E., por mi súplica y dándole anticipadamente las gracias a V.E., me suscribo de Ud. su Affmo. S. Subordinado. Teniente 2º *JULIO JIMÉNEZ* ".

En su parte el comandante del *Loa* manifiesta que a las 2.30 p.m. merced a su velocidad, había sobrepasado a la *O'Higgins* dejándola como 10 a 12 millas al Sur, en tanto que la corbeta a esa hora distaba unos 4,000 metros. En un intento de obligar a la corbeta a combatir, llegó a dispararle tres granadas de a 70 y una de a 150, que no la alcanzaron. Molina comenta:

"Vista la nulidad de mis esfuerzos para estrechar la distancia con más rapidez y que la *O'Higgins* quedaba más y más atrás, creí lo conveniente esperar a nuestra corbeta para consultar con su comandante el partido que debíamos tomar. A las 7.15 cuando ya oscurecía, volvimos al Sur y navegamos hacia punta Angamos. En la mañana del día de hoy (9) nos pusimos al costado del *Cochrane* y a las 9.10 a.m. largamos el ancla en este puerto".

Por su lado, el Comandante Montt de la corbeta decía que a las 8 a.m. habiendo recibido orden de Latorre de empeñar combate con la *Unión*, pues gobernó para cortarle la proa, el que desde el primer momento mantuvo una distancia de unos 5,000 metros sin aumentarla,"quizás para conocer de nuestro andar y observar las peripecias del combate entre los blindados". Montt comenta:

"En la convicción de que la *Unión* empeñara combate con nuestro buque y en cumplimiento de la orden, continué la caza, y a las 12, distando del enemigo 10,000 metros y teniendo al vapor *Loa* por nuestro costado, le ordené aumentara su andar hasta llegar a 2,000 metros del enemigo y le disparara con su cañón de caza, creyendo que con esta medida la *Unión* detuviera su andar y nos diera tiempo para atacarla. La *Unión* a pesar de los cinco disparos que le hizo el *Loa*, continuó avante, sin responder con sus cañones. Llegada la tarde y convencido por la distancia de 8 millas que nos separaba de la *Unión* que era inútil continuar la caza, a las siete de la noche, estando a la altura de la desembocadura del río Loa, hice rumbo a este puerto, donde he fondeado a las 9.30 a.m. de la mañana de hoy (9)".

Por su parte, el corresponsal de *El Mercurio* a bordo del *Loa*, comentaba, que a las 9.50 a.m. la *Unión* se encontraba a unas 10 millas (18,520 mts.) del *Cochrane* y a unos 6,000 metros de la *O'Higgins*. Refiere también que esta última le disparó un cañonazo, pero que la peruana no hizo caso. Y agrega:

"El *Loa*, que se encontraba entonces a unas 10 millas de la *O'Higgins* hacia el Sur, calculando que ya era inútil su presencia en el lugar del

combate, puso también proa al Norte siguiendo la estela de la *O'Higgins* y comenzó a forzar su máquina con la intención de alcanzar a la *Unión* y obligarla a aceptar combate con la corbeta chilena. A las 12.15 alcanzaba el *Loa* a la *O'Higgins* un poco al norte de Cobija. Desde ese momento principió el *Loa* a adelantarse rápidamente a la *O'Higgins*, a 14 m.p.h. A las 2.22 *Loa* a unos 4,000 metros por popa de la *Unión*. La *O'Higgins* había quedado unas 10 millas atrás. El *Loa* para obligar a la *Unión* a que le presentara combate le hizo un disparo con el cañón de proa, cuyo proyectil cayó a poca distancia del costado de estribor de la corbeta enemiga. En ese momento el *Loa* viraba hacia babor para hacer fuego con su cañón de a 150; pero notando el comandante Molina que para disparar con este cañón se veía obligado a perder mucho camino, continuó haciendo fuego con el de proa. A las 2.30 y a las 2.40 disparó el *Loa* dos nuevos tiros. A esa hora el comandante Montt hacía señales para que no comprometiera más su buque y detuviese su marcha. El *Loa* continuó avanzando y a las 3.17 disparaba contra la *Unión* un nuevo cañonazo. Temeroso el *Loa* de perderla de vista (a *O'Higgins*) al caer la tarde, se decidió a esperarla, convencido de que la *Unión* no haría frente. A la altura de Huanillos a las 7 de la noche torcían su rumbo para el Sur, mientras la *Unión* casi se perdía de vista por el Norte. A las 11 de la noche encontramos en el camino al *Cochrane*, que había sido mandado en su busca y por él supimos el inesperado término del combate".

En el parte de Aurelio García y García no se dan pormenores de como se desarrolló la persecución, y además de los comentarios de los periodistas peruanos, están los partes de los comandantes del *Loa* y *O'Higgins*, y del corresponsal de *El Mercurio* embarcado en el primero de los nombrados. Todos ellos escribieron sobre la interceptación y los primeros momentos del combate del monitor. De J.R. del Campo se toma, entre otras cosas, lo que sigue:

"Gallardo y majestuoso, presentó el *Huáscar* su torre al formidable blindado chileno; y le descargó sus dos cañones. Eran las 9.30 de la mañana. A las 10.38 apenas se distinguía el humo de los buques y se veían las fogonaduras (léase fogonazos)".

Sobre la persecución dice:

"No era prudente, pues, que la *Unión* comprometiera un combate con las dos corbetas (sic) y el *Loa*, porque a estos buques se hubieran reunido, desde que dejáramos nuestro rumbo, todos los demás que venían por el Sur, entablándose así voluntariamente una de las luchas más desiguales, que por mucho que hubiéramos hecho y por grandes que hubieran sido los sacrificios que nos impusiéramos, era punto menos que imposible poder contrarrestar, si no en ventaja, a lo menos con igualdad al enemigo y se habría perdido la corbeta, aunque sucumbiendo heroicamente".

Antes de continuar, procede aclarar una apreciación que aparece en el parte de García y García, en la nota de del Campo, y que se va a repetir en otros escritos. Ambos expresan que los buques que perseguían a la corbeta eran tres, lo cual no es exacto. Solo fueron los dos arriba citados, y si a la distancia observaron un buque chileno que cazó sus velas fue la *Covadonga* en su intento de alcanzar al *Huáscar*, como efectivamente sucedió pero ya al final del combate, logrando dispararle un tiro, pero ahí quedó. Igualmente no resultó cierta la noticia de haberse avistado en la corbeta a las 3 p.m. buques por la amura de estribor. Por otro lado, es cierto que Riveros ordenó a Latorre salir en persecución de la *Unión* para reforzar al *Loa* y *O'Higgins*, pero eso sucedió ya casi al amanecer, y en el trayecto se encontró con ellos que ya estaban de regreso a Mejillones, puerto al cual arribaron el 9 en la mañana. También se aprecia, en el parte de García y García, que la división Riveros avistada a las 3.30 a.m., la conformaban cuatro buques, pero como se ha visto eran solo tres. Regresando al relato de la persecución, del Campo expresó:

> "Sin embargo, de estas poderosas razones, la *Unión* maniobraba, procurando conseguir que alguno de los buques chilenos se separaran de los otros para acometerlo. El *Loa*, que era el que mejor navegaba y avanzaba un poco, nos disparó con sus colizas de proa de 150, cuatro cañonazos con intervalos de 8 a 10 minutos, pero a tanta distancia que no llegaban ni a la mitad del espacio intermedio, que no era menos de 7,000 metros. Vista la difícil situación que atravesábamos, juzgó el Comandante General llegado el caso de reunir una Junta de Guerra para acordar la resolución que debía adoptarse en circunstancias tan excepcionales".

Como este hecho ya se ha tratado, se continúa con otro párrafo de del Campo:

> "El *Loa*, que ya había avanzado algo, temiendo que volviéramos sobre él, acortó su andar para juntarse nuevamente con sus consortes las corbetas. Estos buques continuaron con alternativas de más o menos distancias, durante todo el día, por nuestra popa, en cuya dirección se les veía con bastante claridad al oscurecer y pasadas algunas horas de la noche".

Durante la persecución, el comandante Salaverry llevó a popa el cañón de a 9 lbs. Withworth, y alcanzó a disparar tres tiros contra el *Loa*.

Por su parte, el periodista M.F. Horta de *El Nacional*, comentó sobre el combate:

> "Nuestra corbeta seguía navegando en retirada; en todos los rostros se pintaba la consternación. Todo el mundo sin excepción de clase hubiera querido batirse y auxiliar al *Huáscar*, pero era de todo punto imposible hacerlo. El amor propio y la dignidad nos inducía al combate;

el deber, la conveniencia y la prudencia, nos aconsejaban lo contrario. Se había hecho todo lo posible por salvar el *Huáscar* y no se podía hacer más, pues sobre la lucha del momento, estaba la guerra tomando un giro terrible para las naciones aliadas, con la pérdida de la primera nave de nuestra escuadra, en un combate honroso para el Perú y en la que la derrota era una verdadera gloria. Es el primer combate entre blindados que registra la historia de la guerra naval".

En cuanto a la persecución en sí, escribió Horta:

"El *Loa* y el *O'Higgins* seguían persiguiéndonos con un andar de 11 a 12 millas, con toda la fuerza de sus máquinas. Nuestra corbeta iba también a toda la fuerza de la suya, la cubierta se estremecía bajo nuestros pies y el aparejo temblaba con la remecida del buque en su vertiginosa carrera, cortando con su quilla el agua con una velocidad rápida. El *Loa* ganaba terreno acortando la distancia. A las 3.30 p.m. nos hizo un tiro de cañón que quedó corto. A las 3.40 volvió a hacer otro, corto también. A las 3.42 hizo un tercer tiro también corto. A las 4 de la tarde con un cañoncito de a 12 (sic) (era de a 9), que teníamos a la popa, se le hicieron dos disparos con bombas, cuyo efecto por el tamaño del proyectil no se pudo apreciar. Entonces acortó su andar, quedándose atrás, hasta las 6 de la tarde en que tanto la *O'Higgins* como el vapor se perdieron por completo de vista. Durante la persecución que nos hicieron ambos buques, se mantuvieron a una distancia prudente para en caso de combate hacerlo los dos contra nosotros. La artillería de ambos buques es de a 150 de calibre. Seguimos navegando al Norte, fondeando en Arica a las 8.36 de la mañana del día 9".

Por su parte, B. Neto de *La Patria*, escribió en la edición del 17 de octubre, una nota fechada en Iquique, 11 de octubre, sobre la persecución lo que sigue:

"Cerca de las once y media eran cuando perdimos de vista a los combatientes (blindados). Las dos corbetas chilenas y el vapor *Loa* seguían persiguiéndonos, los otros buques venían a muy larga distancia (es de notar cómo este error de considerar que los perseguidores eran más de dos, se repitió en todos los comentarios y partes). El *Loa* fue el que más se aproximó, nos hizo tres tiros sin el menor resultado. La *Unión* le contestó con dos disparos con el cañoncito de popa al vapor enemigo, que contuvo su marcha. No desistieron sin embargo, de su persecución. Pudimos notar que nos siguieron hasta Patillos, donde nos tomó la noche y los perdimos de vista. Al día siguiente llegamos a Arica".

Ya en Arica, el Director de la Guerra, luego de recibir el informe de García y García, dispuso que la corbeta rellenara sus carboneras, embarcara a los prisioneros chilenos del regimiento Carabineros de Yungay, y los condujera a Mollendo, para ser internados en Arequipa.

La reacción de Prado y notificación a Lima, se verá en otro párrafo más adelante.

La *Unión*, en efecto, zarpó de Arica el 10 de octubre a la 1.30 a.m. con 177 prisioneros, llegando a Mollendo el mismo día a la 1 p.m. Luego de recibir la visita del capitán de puerto y desembarcar a los prisioneros, zarpó con destino al Callao, adonde fondeó a las 5.30 p.m. del 12 de octubre. Por su parte, Aurelio García y García, remitió el 12 al Ministro de Guerra y Marina, copia del parte que presentara a Prado en Arica. Según consigna Storace en su diario, al llegar la *Unión* al Callao, aún no se tenía noticias precisas sobre la suerte del *Huáscar* y aparte de la muerte de Grau y de los tres oficiales que le sucedieran en el mando y de la captura del monitor, la prensa comentaba que la torre había quedado destruida, roto un cañón, perforado el casco de popa a proa, logrando hacer serias averías a los dos acorazados enemigos.

Es pertinente mencionar que el 10 de octubre el Ministro de Guerra y Marina Mendiburu ordenó por telegrama al Comandante General de Marina que: "En cuanto fondee la corbeta *Unión* quedará en la incomunicación más absoluta y severa". En virtud de ello, de la Haza en la misma fecha, cursaba al Comandante General de la 2da. División Naval, capitán de navío Aurelio García y García, un oficio transcribiéndole el citado telegrama para su debido conocimiento y cumplimiento, "previniendo que esta orden debe observarse sin distinción de persona", esto es, que comprendía a García y García. No se conoce cuando fue suspendida dicha orden. En su edición del 11 de octubre, *La Patria* informaba que la *Unión* quedaría incomunicada en cuanto fondease. Y en su edición del 13 decía que luego de fondear en la tarde del 12 no se permitía a nadie subir a bordo, y que aparentemente no traía avería alguna. En esta misma edición se transcribe copia del parte de Aurelio García y García al Director de la Guerra. Sin embargo, consigna que después de las 10 de la noche del día de la llegada, se dio orden de levantar la incomunicación, de lo cual solo tuvo conocimiento un reducido número de personas, agregando que se ignoraba completamente las razones de la incomunicación así como de su suspensión. En su edición del 17 de octubre, *La Patria* informaba que el capitán de navío Aurelio García y García había pasado una nota a los jefes de los diversos buques de la escuadra, dándoles a conocer su separación del mando de la 2da. División Naval.

El 12 de octubre, el Ministro Mendiburu ordenó al Comandante General de Marina dictase las disposiciones del caso para que la *Unión* regresara de inmediato al Sur, escoltando al transporte *Chalaco*. El 13 contestó de la Haza informándole haber recibido precisamente en

esta fecha, un oficio del Comandante General de la 2da. División Naval, comunicándole que "la máquina de la *Unión* se halla en mal estado y necesita repararse". De la Haza manifestaba que para comprobarlo había dispuesto una inspección minuciosa por parte del Inspector de Máquinas, cuyo informe se lo elevaría de inmediato. En cuanto al *Chalaco*, que estaba en reparación, le informaba que los operarios de la Factoría Naval de Bellavista y de otras particulares, no habían cobrado el sábado 11 sus jornales como debió ser y, por lo tanto, no se presentaron a bordo. Sobre el asunto, de la Haza expresaba:

> "Me permito reiterar a US. respecto a lo necesario que es la existencia de fondos en la Caja Fiscal de esta Provincia destinados exclusivamente a los gastos que ocasionan las reparaciones de los buques de la escuadra y demás exigencias del servicio de carácter urgente, que no es posible prever".

La medida dispuesta era continuar con las reparaciones del *Chalaco*, y cumplir con el abastecimiento de la corbeta en cuanto a carbón, víveres y demás para su próxima salida, medidas que no eran necesarias para el transporte, pues a la fecha ello estaba resuelto.

La decisión del Ministro Mendiburu del 15 de octubre fue: informar al Ministro de Hacienda sobre la falta de pago de los salarios de los operarios y las inconveniencias de ello, en razón de no contar con fondos la Caja Fiscal del Callao; recordar a la Comandancia General que quedaba a la espera de los datos sobre la inspección, y que conforme a lo ya dicho, se trabajara en la corbeta hasta dejarla lista para cumplir la comisión dispuesta.

En cuanto al estado de la planta de ingeniería de la corbeta a la llegada al Callao, nada en detalle consigna Storace en su diario, excepto una anotación que va desde el 12 de octubre hasta el 8 de noviembre, en la que indica que en todo ese periodo la corbeta quedó en el Callao reparando lo necesario tanto en la máquina como en las calderas. No zarpó, pues, de inmediato conforme fuera la orden del Ministro Mendiburu.

J.J. Elías, al comentar la obra de Storace, tuvo la previsión de hacer en ella algunas referencias a varios oficios del comandante de la corbeta, capitán de navío N. Portal, que tuvo la ocasión de analizarlos en el Archivo Histórico del Museo Naval (hoy Archivo Histórico de Marina), pero que hoy ya no es posible encontrarlos en parte alguna, como se comentara en ocasión anterior sobre caso similar. Esos oficios de Portal, dirigidos al Mayor de Órdenes de la 2da. División, según expresa Elías, estaban fechados en el Callao a partir del 12 de octubre,

precisamente en los días que la corbeta permaneció en reparaciones, y su relación y contenido breve, es como sigue:

1. "El trabajo excesivo que tiene la tripulación del buque de mi mando con el carguío constante de carbón y las faenas consiguientes a las circunstancias en que nos encontramos, no permite se conserve en buen estado, por el tiempo que designa el Reglamento, el vestuario y otros útiles que la Nación les proporciona. Se encuentra pues la tripulación, en estado de "desnudez", opuesta a la de decencia e higiene que debe observarse a bordo. Sírvase US. hacer presente esta circunstancia al Señor Comandante General (de la 2a. División), elevando al mismo tiempo los pedidos adjuntos, para que si lo estime conveniente ordene su tramitación inmediata".
2. En otro reclama útiles de navegación
3. Elevación del parte formulado por el Primer Ingeniero, referente al estado en que se encontraba la máquina y las calderas, y las reparaciones que demandaban con urgencia, pero sin especificar en detalle el contenido de dicho parte.
4. Elevación de pedido de medicinas para reponer las consumidas
5. Elevando un pedido para que la Factoría Naval construya dos embarcaciones de seis remos con capacidad para 25 hombres cada una.
6. Eleva queja del Primer Ingeniero respecto al carbón en panes que en esos días se estaba recibiendo, pues lo consideraba como muy deficiente, mientras que "en la bahía existe un buen combustible de Cardiff", recomendando su compra en la Casa Grace, Shutte, Garland e Higginson. En su tramitación a la Comandancia General de la 2da. División, Portal comenta: "la práctica me ha convencido que la corbeta no puede hacer más de 12 3/4 millas con el mejor combustible, de suerte que el andar de los buques enemigos, que no difieren de esta cantidad, queda muy superior con el carbón que hoy se embarca. Creo, además, que cuando conozcan los Superiores encargados de velar por los intereses de la Nación, que una pequeñísima economía pondrá indudablemente en peligro cualquiera comisión que se me encargue, colocarán todo su conato para proporcionar al buque ese elemento, que en algo contribuirá a salvarlo de las Divisiones organizadas por el enemigo".
7. En otro oficio reitera su preocupación sobre el carbón en panes que se estaba embarcando. "No puede producir más andar que

el de diez millas, quitándole a este buque las ventajas que pudiera conseguir sobre el enemigo por su mayor andar sobre muchos de ellos, y de haber dado también parte que existe en bahía, como también en varias casas de comercio carbón de Gales, se continúa el embarque del expresado carbón en panes con lo cual, como se ha dicho conforme a la opinión del 1er. Maquinista de este buque James Wallace, el cual no puede engendrar vapor sino para dar al buque una velocidad de diez millas por hora. Aún se puede remediar esta falta, embarcando el carbón que resta para completar la cantidad que contienen las carboneras, del carbón fino de Cardiff que es indispensable y espero que en bien del servicio nacional esa Comandancia General podrá conseguirlo. La cantidad de este combustible que necesitamos es la de 200 toneladas, que servirán para consumirse en los momentos de peligro o en lugares amenazados. Sirviéndonos del carbón en panes que tenemos, cuando nos encontremos lejos del enemigo".

8. Informe sobre la lentitud de los trabajos de reparación, que podían extenderse a tres semanas, y solicita la presencia a bordo del Superintendente de Máquinas de la Factoría Naval con el equipo y personal necesario.
9. Sobre las espoletas metálicas para los cañones Voruz, pedidas desde setiembre, informaba que "si aún no se hubieran construido o encargado a Europa, las dichas espoletas de bronce, se me proporcionen de las de a 100 Parrott o de las de a 70 Armstrong, que a bordo las haré adaptar a las bombas de esta artillería".
10. En cuanto a los estopines, reitera haber informado varias veces: "los estopines existentes a bordo son de mala calidad, causando estos generalmente la pérdida de las punterías". Como antecedente exponía que antes del último viaje, el Comandante General de Marina remitió 200 que habían dado resultado satisfactorio, y en consecuencia solicitaba se proporcionara 1,000 más, concluyendo que "al mismo tiempo me permito indicar, para que así se diga a quien corresponda, se adquiera y deposite el mayor número de estopines de esta calidad, por ser los únicos buenos de todos los que hasta la fecha me han proporcionado".
11. Por las bajas de personal que afectaban al Departamento de Máquinas, como el fallecimiento del 2° Maquinista A. Ravis, la deserción del 4° Maquinista F. Bullack, y la separación del 2° Maquinista R. White, solicitaba la contratación "a cualquier precio de cuatro Maquinistas idóneos que reemplacen a los anteriores;

pues sería culpable que una falta remediable pusiera en peligro las importantes comisiones que debe desempeñar la corbeta". Como solución, el 1er. Maquinista J. Wallace que saliera de licencia, fue reemplazado por el de igual categoría Benjamín Botsford del *Chalaco*; también fueron destacados a la corbeta los maquinistas James Laury y Gabriel A. Portal del *Limeña* y Francis Penek del *Oroya*; a su vez, el 3er. Maquinista Emilio Balladares pasó al *Rímac*. Por otro lado fueron licenciados el 1er. Contramaestre P. Teodor, el Herrero J. Scott, el Bocafragua H. Witfield y el Farmacéutico M. Oliva; tuvieron lugar varias deserciones y licencias. La guarnición del batallón "Callao" fue reemplazada por el batallón "Artillería de Aduana".

12. Sobre el problema que significaba la permanencia del 2° Maquinista R. White, cabo de luces J. Cooper y marinero H. Helley, de la dotación del capturado *Rímac*, la consideraba inconveniente "por motivos que no pueden ignorarse, desde que han pertenecido a las filas enemigas; al mismo tiempo, verificándose el canje de prisioneros, pueden ellos entrar en el número. Por ambas razones, Portal solicita que sean separados de la dotación; sin embargo que "sus comportamientos han sido los más satisfactorios". El 24 de octubre recibe la orden de entregar a los individuos nombrados al Prefecto del Callao, para su posterior remisión como prisioneros a Tarma.
13. Una serie de oficios indican el avance en los trabajos de reparación de las calderas y máquinas, así como movimientos de personal. En uno da cuenta de una desgracia que ocurriera el 29 de octubre al efectuar una salva de 21 tiros ordenada a la puesta del sol, al inflamarse la carga de uno de los cañones, que produjo la muerte de uno de los sirvientes de la pieza e hiriendo a otros.

Esta sucesión de oficios que menciona J.J. Elías, revela pues una serie de problemas en el alistamiento del personal y material de la corbeta, antes y después de la 5ta. expedición. Así, en las calderas se cambiaron varios tubos, en tanto que se componían otros, se instalaban tubos estays y se colocaban parches; se arreglaban las barras de conexión y los grifos de graduadores de agua; se cambiaron los andamios del pañol de bombas. Elías consigna un dato de carácter patriótico por parte de la tripulación, al haber reunido la cantidad de 2,603 soles y entregado al Presidente del Concejo Departamental de Lima como contribución a la compra de un blindado que habría de llevar el nombre glorioso de Contralmirante Grau. Pero es interesante reflexionar sobre el tema de la velocidad. ¿Cómo pudo alcanzar entre

13 y 14 m.p.h. para eludir la interceptación y persecución el 8 de octubre, si sus máquinas y calderas no estaban en buen estado, y que luego a pesar del buen carbón que estaba embarcando y las reparaciones practicadas, el buque no podría andar más de 12?

Mientras esto ocurría, se producían pronunciamientos y comentarios, no solo de parte de nacionales sino también de extranjeros, en desmedro de la decisión y honor de García y García por lo ocurrido el 8 de octubre, y que llevó a este jefe a solicitar al Director de Marina el 14 de octubre, la apertura de la sumaria indagatoria para dejar perfectamente en claro su honor, solicitud que fuera publicada en *El Peruano* del 16 de octubre. Para ese fin, el Director de Marina, Elcorrobarrutia, dispuso que el capitán de navío Federico Alzamora instruya la sumaria que "aclare debidamente la conducta y procedimiento de aquel jefe en la última expedición que terminó con el combate del día 8 en Mejillones, a fin de que como lo solicita, puedan calificarse en vista de pruebas los hechos que hubieren ocurrido; nombrando el Comandante General de Marina el Secretario que debe actuar en dicho oficio". Alzamora se excusó, nombrándose en su lugar al capitán de navío Francisco Carrasco. Por orden superior, el 24 de octubre Aurelio García y García cesó en el comando de la 2da. División Naval. El Secretario designado fue el teniente 1° Pedro Rodríguez Salazar.

Cumplidas las indagatorias del caso, el 8 de diciembre el señor Fiscal de la Corte Suprema, Dr. La Rosa, y posteriormente, el 29 de diciembre, otro Fiscal de la misma Corte, el Dr. Cárdenas, se pronunciaron por no haber mérito a juicio alguno. El Fiscal militar Carrasco, el 11 de febrero de 1880, se pronunció en igual sentido, con el agregado de haber tenido la oportunidad de tomar declaraciones a tres oficiales sobrevivientes del *Huáscar*, retornados al Callao por el canje de prisioneros.

Sin embargo, el 28 de febrero de 1880, el ya Secretario de Marina, capitán de navío Manuel Villar, pidió al Auditor de Marina, Dr. Isaac Suero, emita opinión, quien informó que no procedía repetir la investigación por tercera vez, manifestando que García y García no había incurrido en responsabilidad alguna. Pero el 28 de febrero, Villar resolvía que se siguiera la diligencia en el plenario del Consejo de Guerra de Oficiales Generales, nombrando como Fiscal al capitán de navío José Rosendo Carreño en lugar de Carrasco, impedido por razones de salud.

Iniciadas las sesiones, García y García fue interrogado nuevamente, ratificándose en todas sus declaraciones anteriores, añadiendo

algunos conceptos profesionales interesantes al tratar de estrategia y evoluciones tácticas, que por ello se transcriben a continuación:

"Que aquí saltan palpablemente los errores a que llegaría el que juzgara las evoluciones y movimientos de los buques a vapor, con el criterio que en tiempos que pasaron se aplicaba a los barcos de vela. En estos, las condiciones de marcha desde que obraban bajo la acción del mismo viento eran aproximadamente iguales, tanto para el ataque como para la defensa, lo cual en armonía con la estrategia naval que de allí nacía, les imponía la forzada obligación de agruparse desde que su suerte era común; pero en los buques del día o de vapor, el andar entra hoy como el principal y más codiciable elemento en la guerra marítima, y a obtenerlo cada vez mayor se dirigen los incesantes esfuerzos de todas las potencias navales. Con la posesión de esa superioridad se evitan sacrificios estériles, que de otra suerte solo conducen a dar fácil triunfo a contendores poderosos, y se consigue por su medio, atacar o apoderarse del enemigo, si a la mayor velocidad acompañan ventajas de fuerza. Que en resumen, el *Huáscar* y la *Unión* objetos de una emboscada llevada a cabo por fuerzas que les era imposible dominar, solo tuvieron un propósito y a lograrlo marcharon con todo ahínco y en el más perfecto acuerdo. El primero no pudo fatalmente conseguir su intento por los motivos ya expuestos, en tanto que la segunda con mejor andar lo alcanzó. Que es además de toda evidencia que ninguno de nuestros buques aislados, ni todos ellos combinados tenían el poder ofensivo, ni de resistencia en sus costados, suficientes para librar combate con los blindados y buques perfectamente artillados de que disponen los enemigos. Así lo comprendió siempre el contralmirante Grau cuyo plan fue constante en el sentido que va expresado, sin variarlo con orden de apresto para combate durante la caza, ni señal alguna en las evoluciones y accidentes de ella. Tal fue, pues, inalterablemente la única consigna recibida y observada y que no se modificó por un solo instante. Circunstancia es esta sobre la que debe prestarse preferente atención".

El 12 de enero de 1880, García y García había solicitado por escrito al capitán de corbeta P. Gárezon, se pronunciara sobre algunos puntos de la acusación. Gárezon contestó al día siguiente, exculpándolo de dichos cargos. Lo mismo hicieron Carbajal y Herrera.

El 31 de marzo de 1880, el Fiscal Carreño emitió su dictamen, en el que pide que el proceso se ventile en el Consejo de Guerra de Oficiales Generales. Villar pasó este dictamen al Auditor de Marina, entonces el Dr. Uladislao J. Rospigliosi, quien el 8 de abril opinó sobre la necesidad de ampliar las investigaciones, antes de que pase al Consejo de Guerra, motivo por el cual el Fiscal Carreño procedió a la ampliatoria, concluyéndola el 29 del mismo mes, ratificando su anterior dictamen.

Ante ello, el Supremo Gobierno nombró a los miembros del Consejo de Oficiales Generales que debían entender y fallar en el proceso, como sigue: Presidente, coronel J.N. Vargas; Vocales: capitanes de navío Diego de la Haza, José Elcorrobarrutia, Hercilio Cabieses, Lino de la Barrera, Juan Manuel Fanning, capitán de fragata Luis G. Astete; Fiscal, capitán de navío José Rosendo Carreño y Auditor de Marina, Dr. U.J. Rospigliosi.

El Consejo se reunió en el Arsenal del Callao el 17 de mayo de 1880, y en el día el abogado defensor Dr. Ramón Ribeyro, expuso en un extenso escrito los argumentos de la defensa, pidiendo una sentencia imparcial. Acto seguido, el propio Aurelio García y García, presentó los alegatos de su defensa ante el Consejo, y éste en la misma fecha, por unanimidad de votos, lo absolvió definitivamente de todo cargo y responsabilidad. El 30 de julio, transcurridos nueve meses y medio desde la solicitud inicial de García y García, se promulgaba una resolución suprema que decía:

> "Apruébase el fallo dado por el Consejo de Guerra de Oficiales Generales por el cual se absuelve definitivamente de todo cargo y responsabilidad al citado jefe, sin que el presente proceso, pueda en ningún tiempo y circunstancia serle de nota en su carrera, ni en su nombre. Reintégresele de conformidad con las disposiciones vigentes, los medios sueldos que haya dejado de percibir como enjuiciado. Regístrese. Comuníquese y archívese. Rúbrica de S.E.- *VILLAR*".

9.9. LA NOTICIA FUNESTA Y SU DIFUSIÓN NACIONAL E INTERNACIONAL

La primera noticia en Lima, sobre el combate de Angamos, fue un telegrama de Prado del día 9, despachado a las 4.20 a.m. que decía:

> "Ayer regresando el *Huáscar* y la *Unión* fueron aconchados por dos divisiones de la escuadra chilena 8.30 a.m. *Unión* perseguida por tres buques, se retiró viendo hasta las 10 a.m. combate *Huáscar, Cochrane* y *Blanco*".

Transcurridas unas seis horas, un segundo telegrama despachado a las 10.45 a.m., pero con poquísimos detalles adicionales decía:

> "Hoy *Rímac* llegará Callao. Ayer a las 10 a.m. ha tenido lugar un combate entre *Huáscar, Cochrane* y *Blanco* en Mejillones de Bolivia. Probablemente *Huáscar* haya sido completamente derrotado. Mando *Unión* Callao".

Nada más se conocería hasta la llegada de la corbeta al Callao, desde la que en forma parcial todos pudieron distinguir el desarrollo del combate, sin vivirlo personalmente, pero sí sufriéndolo.

Sin embargo, en su editorial del mismo día 9, *El Peruano* comentaba el hecho como sigue:

"Así como hemos recibido con moderación las noticias de varias victorias, aceptemos con firmeza el inesperado revés que anuncian las líneas anteriores. Si el *Huáscar* ha perecido, lo habrá hecho heroicamente, él solo, débil, con dos cañones, contra una escuadra poderosa y crecido número de bocas de fuego: combate desigual y sin ejemplo, que enaltece hasta lo sublime el valor peruano.

Perdemos, es cierto, un elemento de los más importantes que poseíamos; pero nuestra alma ha adquirido muy buen temple para dar cabida al desaliento. ¡Confianza! La Divina Providencia protege el derecho y la justicia; y si seguimos dando el ejemplo de orden y de juicio, la victoria definitiva coronará nuestros patrióticos esfuerzos".

Era un mensaje, hasta cierto punto, tranquilizador, que mantenía en suspenso a la ciudadanía, que por supuesto solo podía hacer especulaciones en sentido favorable, pero así pasarían varios días hasta tanto no se recibiesen en Lima o en los puertos del sur, como se ha mencionado muchas veces, los periódicos de Chile con los partes y noticias oficiales del encuentro, y casi hasta fin de mes para recibir los partes oficiales de Carbajal, Gárezon y MacMahon, prisioneros en Chile.

El 11 de octubre Prado, en telegrama a La Puerta recibido ese día a las 3.30 p.m. le comunicaba:

"*O'Higgins* y *Loa* en Iquique. *Unión* salió hoy para Callao"

Seguía, pues, el Gobierno y la misma Dirección de la Guerra sin conocer con exactitud lo acontecido. El editorial de *El Peruano* de esta fecha, cuando aún no había arribado la corbeta, reflejaba esa situación y solo podía hacer invocaciones de cordura, patriotismo y unidad. Así escribía:

"Serenidad y confianza; este es el primer consejo que tenemos que dar a nuestro pueblo, que hasta aquí se ha presentado a la altura de su patriotismo y de la justicia y de la razón que defiende; porque tal es la actitud que corresponde a un país valiente; que sabe por experiencia propia que en la guerra hay emergencias desgraciadas, como también las hay y hemos tenido felices; y que confía en sus propias fuerzas y en sus jefes, que han dado pruebas de competencia. Unidos como estamos, sin declamaciones ridículas ni exageraciones peligrosas de plazuela, iremos adelante, siempre adelante, organizándonos en batallones para la lucha, utilizando todas nuestras armas, hasta perecer, si es posible alguna vez que un Estado perezca; levantando con gloria nuestro pabellón, jamás ofendido impunemente".

Concluía diciendo:

"Inspirémonos en el ejemplo del *Huáscar*: él solo con dos cañones de sistema ya antiguo, luchando contra una gran escuadra: él haciendo un

tiro cada quince minutos probablemente, mientras doce cañones de grueso calibre vomitaban fuego sobre su cubierta y costados, sin contar los disparos de las corbetas y transportes; el *Huáscar* un bergantín, cuya importancia y fama no dependía ni de sus dimensiones, ni de su blindaje, ni de su artillería, sino de Grau y los valientes que lo tripulaban, rodeado por varias fortalezas flotantes, cada una relativamente seis a ocho veces superiores a él. ¡Cuanto heroísmo, Dios mío, de que no hallamos ejemplo en ninguna época ni en ningún país!

Si, como hay fundados motivos para decirlo, la campaña terrestre va a entrar en una nueva faz, debemos felicitarnos de ello. El Gobierno, por su parte, se prepara en vasta escala: si en el océano Chile ha hallado un enemigo heroico hasta el sacrificio, en tierra le presentaremos indudablemente un combate formidable".

Había en el editorial, por supuesto, mucha imaginación. Así, es obvio que los doce cañones de los blindados no dispararon, ni podían disparar en andanada contra el monitor; ni tampoco una de las corbetas y un transporte, pues estuvieron empeñados en la persecución de la *Unión*.

El *Rímac*, como se sabe, zarpó de Arica para el Callao el 7 de octubre, arribando a éste el 10 ignorando, como era natural, la horrible tragedia de Angamos. En este buque estaba embarcado un corresponsal, Rubens, de *El Nacional*, que hiciera el relato del viaje Callao-Arica-Iquique. Ahora, ya en el Callao, entregaba para su publicación la reseña fechada Arica 4 de octubre, sobre la incursión de la escuadra chilena a este puerto, de la cual se ha descrito ya el combate de la *Pilcomayo* contra la *O'Higgins*. De este relato solo se tomará algunos datos:

"Eran las 5 ½ de la mañana, dice Rubens, y comenzaba a disiparse la niebla tan frecuente en nuestras costas, cuando el tope anunció que por el Sur se mostraban tres vapores; casi simultáneamente aparecieron otros tres por el O. Ya no dejó duda que era la escuadra enemiga, que formando una gran línea de frente, se presentaba amenazante cerrando la boca del puerto; a medida que se iba acercando se pudo reconocer a los blindados *Cochrane* y *Blanco*, corbeta *O'Higgins*, cañonera *Covadonga* y transportes *Matías Cousiño* e *Itata*. El aspecto que presentaba entonces Arica, era imponente; el Morro estaba erizado de artilleros; las baterías rasantes perfectamente servidas, el monitor *Manco Cápac*, cañonera *Pilcomayo* y hasta este transporte, se encontraban a son de combate, esperando que llegara la hora de la defensa común; por todos lados no se oía sino los toques de corneta que llamaba a cada uno a cumplir con su deber.

Pocos momentos después de avistada la escuadra enemiga, salió la *Pilcomayo* a hacer un reconocimiento, volviendo a la media hora al fondeadero. Mientras tanto los poderosos buques de los enemigos, evolucionaban a una distancia de cinco a seis millas, de nuestros cañones, sin

podernos explicar cuál era el objeto que los ocupaba. De pronto formaron dos divisiones que parecen la una dirigirse al Norte y otra al Sur. En estos momentos la *Pilcomayo* iza el pabellón aliado (sic) al tope del trinquete y hace una segunda salida hasta colocarse cerca de los buques chilenos, siguiendo todos sus movimientos.

Serían las 10 a.m. cuando se perdieron de vista los enormes cascos de los blindados, y solo quedaban, aunque a gran distancia, los dos buques de madera. Ya todos dejaban sus puestos en las baterías y buques al ver que se retiraba la escuadra enemiga, cuando se apercibe un fogonazo al costado de la *Pilcomayo* y luego oyose la detonación; era que nuestra cañonera se empeñaba en que no se fuesen los buques chilenos sin hacerles un saludo a bala y para esto había estrechado tanto la distancia, que obligó a la *O'Higgins* a presentarle combate; este duró media hora, comenzando a las 11 a.m.

La inquietud era grande en la población y la bahía viendo la desigual fuerza de ambos buques; por momentos se creían caer destruidos los débiles costados de la *Pilcomayo* por la artillería gruesa de la corbeta chilena; sin embargo alentaba y crecía el entusiasmo al ver la buena dirección de los tiros de nuestro buque y la poca certeza del contrario, sin lo que los resultados hubieran quizá sido fatales para el atrevido comandante de la *Pilcomayo*.

Nuestro buque disparó 23 bombas y la corbeta chilena 18, los últimos nueve tiros que se le dirigieron, no fueron contestados y desde este momento comenzó a replegarse a su escuadra, aproximándose a la *Covadonga*. La *Pilcomayo* la persiguió hasta que le fue posible, alejándose de 8 a 10 millas del puerto; pero a la 1 p.m., viendo que no había enemigo con quien combatir y que el campo había quedado por suyo, regresó al fondeadero en medio de los justos aplausos y entusiastas felicitaciones de todos.

No se imaginarán los tripulantes de la corbeta chilena, que los que han batido y obligado a tomar la retirada, son muchachos salidos poco ha de la Escuela de Grumetes, que han correspondido las justas esperanzas que en ellos se cifraba al formarlos para la defensa y lustre de su bandera. Este feliz resultado es debido a la reconocida contracción, severidad militar e inteligencia del distinguido Director de la Escuela de Grumetes que debe estar orgulloso del magnífico comportamiento que han observado sus alumnos en este encuentro naval. El país debe felicitarse de contar entre sus defensores a jefes y oficiales como los de la *Pilcomayo*, que están dispuestos siempre a sacrificarse por enarbolar con honor los pabellones de las dos naciones aliadas".

La *Unión* llegó al Callao el 12 de octubre, y *El Peruano*, en su edición del 13, transcribía la reseña que enviase el corresponsal J.R. del Campo a *El Comercio*, más el parte de Aurelio García y García junto con el Acta de la Junta de Guerra realizada en la corbeta el 8 de octubre, como ya se explicó. Así, después de cinco días el Gobierno

tenía una versión parcial de lo ocurrido, pero solo hasta las 10.38 a.m. Los temores, sin embargo, que pudieran existir sobre Grau y el *Huáscar*, fueron despejados con la publicación del telegrama de Prado a La Puerta de la víspera, 11 de octubre, que decía, escuetamente: "Falleció Grau. Murió mucha gente".

Era correcto, lo cual no sucedió con otros tres telegramas particulares recibidos en Lima procedentes de Arica en la misma fecha, que consignaban una serie de datos que desinformaban, en lugar de contribuir a la verdad. ¿La fuente? Nada menos que oficiales de la *O'Higgins* y *Loa* que habían estado en Iquique el 11 de octubre, según lo informado en telegrama de Prado, ya citado. Así decían esos telegramas, entre otras cosas, que los blindados chilenos habían sufrido averías de consideración, que el *Cochrane* había quedado imposibilitado de navegar, que el *Blanco* había sufrido grandes destrozos en el casco y máquinas, con muchos muertos y heridos. Sobre el *Huáscar* se decía que sostuvo un combate desde las 9 a.m. hasta las 3.30 p.m., es decir seis horas, habiendo muerto la mayor parte de la oficialidad y tripulación.

Evidentemente, con la presentación de la copia del parte de García y García al llegar la corbeta el 12 al Callao, y la publicación el 13 en *El Comercio* y en *El Peruano* de la reseña de J.R. del Campo, las autoridades y pueblo de Lima quedaban informados de los sucesos que llevaron al combate del monitor con los blindados chilenos el 8 de octubre, pero narrados como se ha dicho a la distancia, y si bien los corresponsales recurrían a su imaginación para describirlo, ignoraban el tremendo castigo a que estuviera sometido el monitor. Por eso *El Peruano*, en breve editorial decía:

> "Los pocos e incompletos detalles que se conocen de esa formidable lid, nos revelan que nuestro pabellón ha sostenido una lucha titánica y sublime, contra fuerzas inmensamente superiores. El *Huáscar* ha peleado con heroísmo y con indomable coraje, contra los poderosos blindados enemigos, que han necesitado de todo su poder, de su formidable artillería y de su ventajosa situación para destruir al débil y mal artillado monitor peruano".

Luego comenta la reunión de los ciudadanos en los Concejos Departamental y Provincial, en las que se desprenden de sus dineros, alhajas y propiedades, con el propósito de que su valor sea invertido en máquinas de guerra y proyectiles, y que el retrato de Grau no solo se ostente en los Concejos municipales, "sino que el buque más poderoso de nuestra escuadra lleve el nombre de Almirante Grau". Este gesto viene pues, desde el 12 de octubre de 1879.

En *El Peruano* del 14 se consignó otra iniciativa interesante para facilitar el registro de los principales informes y datos sobre el histórico combate naval, que en lo sucesivo los publicarían con el título "Combate Naval de Mejillones el 8 de octubre". Así, explicaba, "podrán también los futuros historiadores hallar pronto en las columnas de *El Peruano* lo que necesitan. Como siempre, reproduciremos lo más notable que encontremos, sobre aquella lucha sin ejemplo, tanto en los periódicos nacionales como extranjeros".

En este sentido reprodujo las reseñas escritas por los corresponsales que estuvieron a bordo de la *Unión*, como la de J.R. del Campo publicada el 13 en *El Comercio* y la de M.F. Horta de *El Nacional*, ambas con el detalle que les fue posible observar estando en un buque que se conservara a gran distancia del combate mismo. Concluía Horta su extensa nota con el concepto siguiente:

> "Pero la pérdida del *Huáscar* es la desaparición de nuestra mejor nave del tablero de la guerra, pero no su fin. Si faltan elementos para destruir al enemigo, el valor y el patriotismo los improvisarán, la victoria será más difícil, costará más sangre, pero será más espléndida y más gloriosa. La pérdida que hemos experimentado es tan grande como grandes tienen que ser los triunfos que se obtengan al entrar en un nuevo periodo de lucha con elementos menores que los que hasta hoy poseíamos. El país sentirá el valor de la pérdida, pero en vez de desatenderse criará nuevos bríos y más resolución. ¡Y esos bríos y esa resolución serán, no lo dudamos, la victoria con todas sus prominencias!
>
> La nueva de la catástrofe del *Huáscar* que fue recibida en Arica, continuaba, con mucha ansiedad, causando general consternación. Sin embargo, todo el mundo abrigaba esperanzas de que hubiese podido salvarse. Conmovido por las impresiones del combate a que asistí (como observador), y el que hubiese querido que una de las naves neutrales en el Pacífico, hubiera presenciado, para poder apreciar el valor de nuestras marinos y su intrepidez, y vacilando aún entre las esperanzas de que se haya salvado nuestro monitor y los fundados temores de que haya sucumbido aunque gloriosamente, reitero a Ud. señor Director una vez más las demostraciones de mi respeto y consideración, esperando que disculpe si las emociones que he experimentado, han hecho escapar algunos de los detalles de la expedición de que he formado parte con el carácter de Corresponsal de *El Nacional*".

Pero en la *Unión* como se ha dicho, también hubo un corresponsal de *La Patria* B. Neto, mas a estar por el criterio expuesto, este relato no fue transcrito en *El Peruano* pero sí en *La Patria*, reproduciendo en cambio el de otro corresponsal de este periódico con la firma de F.E.M., fechado 12 de octubre. Este señor decía que a pesar de que su amigo Neto mandaba la correspondencia sobre la última

expedición al Sur y habida cuenta de los acontecimientos desarrollados en ella, "quiero yo, decía, adelantarme con el derecho del compatriota y amigo. En realidad, solo escribo sobre los sucesos del 30 de setiembre al 8 de octubre en el momento de la reunión frente a punta Tetas del *Huáscar* con la *Unión*, dejando "a la pluma (el parte) del comandante García y García, pues él pinta de la manera más precisa el combate heroico del *Huáscar* con los blindados, y la retirada de la corbeta, perseguida por el resto de la escuadra chilena".

Lo único interesante que escribe este corresponsal, es la mención que hace sobre la visita de Grau a García y García en la *Unión* durante la faena de reabastecimiento de carbón en la mar, a las 9 de la mañana del 7 de octubre, que no la consigna del Campo ni García y García y de la que Horta solo dice: "el contralmirante Grau almorzó a bordo con el comandante García y García". B. Neto es mucho más amplio en su correspondencia a *La Patria*.

El periódico *La Sociedad*, después de elogiar la hazaña del 8 de octubre, concluía:

> "Sí ¡Honor y gloria del Perú! ¡Honor y gloria a los mártires de Mejillones; y, entre todos ellos, al ínclito, al valeroso, al noble y grande Grau, que ha conseguido inmarcesible gloria, con su heroica inmolación en aras de la patria!"

El 14 de octubre, en *El Peruano*, se publicaron nuevos telegramas recibidos de Arica el 13, adicionales a los ya publicados en la edición anterior, y con el texto siguiente:

> "Prado a Presidente - Arica 13, 2.40 p.m.
>
> Vapor comunica: combate heroico, *Huáscar* destruido apresado *Cochrane* averiado, *Blanco* poco, sobreviven fijamente Ugarteche, Távara, Palacios y Canseco".

El Peruano, en su edición del 15, transcribe una carta del señor Germán de la Haza a bordo de la *Unión*, al periódico *El Porvenir*, de fecha 13 de octubre, y en la cual da detalles de los hechos entre el 30 de setiembre al 8 de octubre. Siendo muy extensa, solo se extractan algunos pasajes, como sigue:

> "Con mucha insistencia se aseguraba en Iquique, según lo manifesté en mi anterior correspondencia, remitida de ese puerto con fecha 30 de setiembre, de que la nueva comisión que se nos iba a confiar, tenía por objeto atacar a algunos transportes enemigos en Tocopilla, donde encontrábanse embarcando o desembarcando tropas. Empezamos a navegar a cosa de 1 milla del *Huáscar*. Pasado punta Grueso, nos separamos 30 millas de la costa. Todo el día se ocupó la tripulación en blindar con cadenas la parte de la máquina del buque, en cargar y arreglar convenientemente la artillería y en otros preparativos que manifestaban un próximo combate.

En la mañana del 2 avistamos morro Moreno; a 12 a.m. a la altura de Antofagasta. El 3 continúan los trabajos de blindaje de cadena. El 4 a las 8 a.m. al sur de Carrizal, el oficial de guardia, teniente 2° J.M. Ontaneda avista un vapor muy cerca de costa. Grau ordena que la corbeta practique el reconocimiento. Después de 1 ½ hora, el vapor a corta distancia, tiro en blanco para afianzar pabellón nacional, izando el avistado la bandera inglesa, se acerca. La visita la efectúa el teniente 2° La Torre Bueno, resultando ser el *Chala*. Luego llega el *Huáscar* y envía también un bote. (Haza califica este encuentro como "una desgracia" pues en el primer puerto chileno a que llegue avisará de la presencia del GT-5. Esto ya había pasado en julio con la cañonera francesa *Hugon*). Continúa el viaje al Sur. A 12 a.m. se entra a Sarco y se captura el *Coquimbo*. A las 4 p.m. se reanuda navegación, siguiendo las aguas del *Huáscar*, y a las 9 p.m. se avista luces de otro vapor, tocándose zafarrancho de combate. La tripulación duerme al pie de sus cañones. A las 12 de la noche se avista el faro de Coquimbo, y el 5 en las primeras horas se ingresa al puerto. Detalles de la noche similares a otros relatos. Ninguna acción de fuerza. Al amanecer salen de Coquimbo. A las 11 a.m. ingresan a Tongoy. En el puerto encuentran al *Cotopaxi*, en donde les cuentan el desembarco chileno en Tocopilla. Más tarde, sucede lo mismo con otro vapor visitado, el *Ilo*. (Se inicia regreso del GT-5 hacia el norte por la tarde, navegando lejos de la costa. Se realiza una conferencia entre Grau y García y García, en la que deciden entrar el 7 en la noche a Antofagasta).

En la noche del 7 el *Huáscar* entra a Antofagasta para reconocer buques; la *Unión* queda cerca de punta Tetas. El 8 a las 3 ½ a.m. regresa el *Huáscar* y se reanuda la travesía, "de repente notamos en el momento una señal de alarma; y al amanecer reconocimos la 1ra. División que comenzaba la caza. Al inicio el *Huáscar* iba al O, cambiando el rumbo seguido por la *Unión*. Cuatro horas después, el *Huáscar* estaba libre de sus perseguidores, gracias a la *Unión* que se mantuvo a 5/6,000 metros, "protegiendo su retirada con buen éxito". Pero luego (no da la hora) avista por el NO tres humos que eran de la 2da. División. Todo cambió. El *Cochrane* navegaba muy bien, conseguía su "intento de cruzarnos el rumbo". El *Huáscar* andaba muy poco; ¿fondos sucios? A las 9 a.m. se podía considerar perdido al *Huáscar*, pues el *Cochrane* lo "había ya cruzado y la 1ra. División avanzaba rápidamente por el Sur".

A las 9.30 a.m. el *Huáscar* rompe el fuego, cerca de la península de Mejillones, y al mismo tiempo se pega a tierra; los disparos se hicieron en un intervalo de 2, 3 y 5 minutos a lo más, "lo que probaba el grado de disciplina de la tripulación. El *Cochrane*, a su vez, disparó sus seis (sic) cañones de a 300, empezándose desde ese momento una terrible lucha entre ambos blindados, hasta que la llegada del *Blanco*, *Covadonga* e *Itata* (sic), hizo infinitamente desigual el combate".

"Admirados quedamos del valor de Grau, que comprendiendo lo crítico de su situación, dos veces acometió a los poderosos blindados enemi-

gos, procurando ofenderlos con el ariete; pero esos buques huyendo vergonzosamente, disparan sus grandes cañones de popa. Al mismo tiempo, estrechadas las distancias, hiciéronse por una y otra parte un nutrido fuego de fusilería y ametralladoras".

Esto es lo único que pudimos ver en el espacio de dos horas, porque nuestra corbeta se alejaba del lugar del combate perseguida por el *Loa* y el *O'Higgins*. El segundo de los dos buques se mantenía a cosa de 8,000 metros de nuestro costado de babor, no con el propósito de atacarnos, sino de, protegido por el transporte que seguía sus aguas, encerrarnos en el círculo de perdición en que se encontraba el *Huáscar*. (Luego se refiere al Consejo de Jefes). Al medio día se avistó a la *Covadonga* también en nuestra persecución. El *Loa* avanzó, hizo algunos disparos; se contesta con el cañón de 9 lbs; el *Loa* se aguanta y espera por las corbetas (sic) (solo una).

A primeras horas del 9 se fondea en Arica. Gran confusión por pérdida del *Huáscar*. Faena de carbón. En la noche zarpa para Mollendo conduciendo al regimiento Yungay. El 10 temprano arriban a Mollendo, y desembarcan a los prisioneros. El mismo 10, según telegrama de Prado, zarpan para Callao.

"Hemos perdido al *Huáscar*; pero quédanos siquiera el consuelo del heroico combate que supo empeñarse gracias al valor de sus tripulantes, nobles víctimas sacrificadas en defensa de los caros intereses de su patria. Nuestra escuadra, que sin embargo de lo reducida, se ha distinguido tanto en la actual guerra, más débil hoy, no podrá en lo sucesivo efectuar ninguna operación importante; tócale pues al ejército salvar la honra de la República, saliendo de esa inacción en que se encuentra muy expuesto por consiguiente, a gozar como gozaron los cartagineses, perdiendo dominio del mundo, de las delicias de Capua".

El Peruano inicia el 15 de octubre la publicación de una sección en inglés, con el título *The War*, que parece tomada en buena medida del *South Pacific Times* que se editaba en el Callao. El artículo (primero traducido), dice:

"Desde 9.30 a 10.38, es decir, en una hora y ocho minutos, el *Huáscar* disparó 20 tiros, y el *Cochrane* 30. El *Blanco* abrió fuego a 10.22 a.m. y para las 10.38 había disparado 6 tiros (parece que ha tomado de la correspondencia de la corbeta). Los dos cañones del *Huáscar* de a 300 parecen haber sido admirablemente operados, para haber hecho tiro con tanta rapidez. Los blindados chilenos, cabe recordar, tienen 6/300 (sic) pdr. cada uno.

Compartimos el profundo dolor sentido por todos los ciudadanos ante las tristes noticias, ya confirmadas, de la pérdida para la nación del *Huáscar*, su bravo y muy estimado comandante y otros que han muerto por la bandera bajo la cual servían. No estamos en condiciones en este momento de rendir justicia a aquellos que han muerto, o a nuestros pro-

pios sentimientos. Solo podemos anunciar el hecho cierto que el valiente Grau ha muerto. Murió como vivió - un ornamento a la Memoria de su país aclamará su nombre y los nombres de los otros bravos hombres que cayeron con él, en tanto que la gratitud de una nación será más eterna. En otra ocasión trataremos y haremos justicia al distinguido hombre y a sus nobles camaradas. Vivirán en los corazones de los que quedan y no morirá. Las lágrimas de pena de todas las clases en Perú, peruanos y extranjeros, lloran la calamidad que damos en la luz de la gloria que rodea a los muertos".

En otra edición de *El Peruano* se informa que se han tomado las medidas para difundir en todo el mundo las versiones peruanas sobre la guerra. Así, a todos los agentes peruanos y periódicos se les enviará la *Revista de Noticias* en dos o más idiomas.

El Peruano del 16 consigna una relación nominal de los que conforman la Comisión Central para reunir fondos para la compra del blindado, y las erogaciones efectuadas, en todo lo cual tiene acción importante el Concejo Departamental. La sección *The War*, trae estos artículos en inglés:

- Edición especial del *South Pacific Times* del 11 de octubre
- Noticia sobre la renuncia del Gabinete, aún no aceptada
- Medidas para la movilización
- Decreto disponiendo el funeral que se celebrará en la iglesia de La Merced en honor de Grau, oficiales y tripulantes muertos del *Huáscar.*
- Carta de A. García y García solicitando una investigación sobre la acción de la *Unión* el 8.
- Varias leyes del Congreso

En la sección *El Combate Naval de Mejillones del 8 de octubre*, *El Peruano* del 17, consignó una versión del vapor *Ilo* llegado del Sur a 7.15 a.m. plena de inexactitudes que solo confunden. También se consignó la versión chilena, según telegramas de Mejillones del 8. Igualmente la de un periódico de Antofagasta, en el cual se confirma que el combate duró 1h 30m; que Sotomayor y Escala fueron a Mejillones en el *Copiapó*; transcribe el parte de G. Riveros, que resulta ser la primera versión oficial del combate. Un artículo de *El Comercio* de Iquique, y otro del corresponsal *Celso* del mismo periódico en Arica de fecha 9 de octubre. La falta de datos concretos se vuelca a la literatura. Sin embargo, consigna que el 9 a 11 p.m. la *Unión* embarcó para Mollendo el Regimiento Yungay, zarpando el 10 a 0.30 a.m. Los días pasan y *Celso* no tiene noticias verdaderas y repite las erróneas. Sin embargo, hay una nota sobre Carbajal que peca de inexacta tanto en el aspecto familiar como oficial, que dice:

"El inteligente comandante Carbajal, una de las figuras más distinguidas en nuestra marina, cuya ilustración y talento alababan todos, orgullo de su anciana madre, esperanzas y único sostén de cuatro infelices niños, huérfanos hoy, era nuestro corresponsal a bordo del monitor. *El Comercio* debe enlutar hoy sus columnas en homenaje a uno de sus servidores, que tuvo a la vez la fortuna de comandar a la heroica falange en los instantes más solemnes, en que todos perecían por la patria, pero exterminando a sus enemigos, con esa porfía febril con que se anhela la eternidad al escaparse la victoria".

El Peruano del 17 en la Sección *Combate Naval de Mejillones el 8 de octubre*, consigna el texto de varias cartas de oficiales peruanos prisioneros:

- Del Dr. Santiago Távara a bordo del *Cochrane*, 8 de octubre, a su hermano Ignacio.
- Del teniente Diez Canseco, a bordo del *Copiapó*, en Mejillones, octubre 9, a su mamá.
- Del guardia marina Grimaldo Villavisencio, Mejillones, octubre 8, para su papá. Aparte de lo sentimental trae algunos datos, como que:
  - El 7 octubre a 11.45 p.m. el *Huáscar* entró a Antofagasta, saliendo sin novedad;
  - El 8 a 3.30 a.m., él estaba de guardia con el teniente Santillana, y divisan un convoy que venía del norte, "nos abrimos y seguimos nuestro viaje";
  - A las 7.30 a.m., más o menos, encontraron otro convoy: la 2da. División. Se tocó zafarrancho de combate y principió la lucha sin podernos separar del enemigo;
  - El combate duró cerca de 2 horas. A los primeros tiros murió Grau;
  - Él estaba a cargo de la santabárbara y hasta ese sitio se metió un casco de bomba y se declaró un incendio.
- Del guardia marina Domingo Valle Riestra, octubre 8, a su mamá;
- Del Dr. Felipe M. Rotalde, a bordo del *Blanco*, camino a Mejillones, 8 octubre, a su papá. Menciona que el combate duró 2 ½ horas;
- De Fermín Diez Canseco, a bordo del *Blanco*, Mejillones, 8 de octubre, a su padre;
- Del contador Juan Alfaro, a bordo del *Blanco*, Mejillones, 8 de octubre, a su padre, mencionando que a las 9.20 el *Huáscar* abrió fuego contra *Blanco* y *Cochrane*. Duró hasta las 11.39 a.m.;
- Del Practicante de medicina José Ignacio Canales, a bordo del *Blanco*, Mejillones, octubre 8, a su hermano;
- Del alférez de fragata Ricardo Herrera, a bordo del *Blanco*, Mejillones, octubre 8, a Rosa;

- Del marinero José Félix Torres, mayordomo del teniente E. Palacios, a bordo del *Cochrane*, Mejillones, 10 octubre, a la madre de Palacios. Le comenta que "sus heridas son leves y sanará en unos 20 días. Probable viajen al Callao";
- Del teniente Gervasio Santillana, octubre 8, a su madre, y
- Del aspirante Federico Sotomayor, a bordo del *Blanco*, octubre 8, a su papá.

El Peruano del 18 también consigna una nota de *El Tiempo* de Iquique, que se refiere al parte de Riveros, diciendo que el combate comenzó a las 9 a.m., y que fue una bomba del *Blanco* (sic) la que mató a Grau.

En su sección editorial del 18 de octubre, con el título "Los detalles del combate", *El Peruano* refiere que más de una vez, los que tuvieron la dicha de tratar al valiente y generoso Comandante Grau, "tipo de los héroes cristianos" lo oyeron decir con sencillez:

> "En la guerra, ante todo es preciso conocer la verdad sobre las fuerzas de los combatientes; y la verdad es que cualquiera de los blindados chilenos por sus dimensiones, blindaje, artillería y fácil manejo, superan en mucho al *Huáscar*. Una lucha entre éste y uno de aquellos, es una lucha temerariamente desigual bajo el punto de vista de la fuerza".

Luego de esta cita, el editorialista comentaba una serie de inexactitudes como se puede apreciar de lo que sigue:

> "Establezcamos los principales hechos de aquella resistencia heroica:
>
> 1. El bergantín monitor fue el primero en romper los fuegos contra el *Cochrane*: aquel con un blindaje de 2 a 4¼ pulgadas y 2 cañones de 300, y el 2° con 7 a 11 pulgadas, 6 cañones del mismo calibre, pero de artillería y montaje perfeccionados, doble hélice y triples dimensiones que el *Huáscar*;
> 2. Luego de que el *Huáscar* estuvo cerca de la playa, se atravesó al blindado, que no cesó de acercarse más y más, y rompió sus fuegos. El *Huáscar* con un arrojo indescriptible y que será siempre el título más honroso del contralmirante Grau, se lanzó al espolón sobre su formidable contendor, que parece evitó el golpe, debido a lo fácil de sus movimientos por la doble hélice (parte del capitán García y García);
> 3. La lucha, ya bastante desigual, vino a reagravarse con la concurrencia del *Blanco*, buque de las mismas condiciones que el *Cochrane*, y llegaron en seguida las corbetas y transportes chilenos a rodear y ensañarse contra nuestro pequeño y glorioso bergantín (inexacto);
> 4. Momentos después de trabado el combate una bomba enemiga penetró en la torre del *Huáscar*, haciéndola volar en parte y destrozando completamente uno de los cañones; de suerte que aquel siguió entre un solo cañón peruano contra 12 de grueso calibre chilenos, sin contar los de los demás buques (inexacto);

5. El almirante Grau recibió una bala que le llevó una pierna gritando cuando se le bajaba a curarlo: ¡No hay que rendirse, bravos! Otra bala arranca un brazo al almirante destrozándolo por completo (inexacto);
6. Muerto el almirante hízose cargo del mando del buque el Segundo Elías Aguirre. Muerto Aguirre, asumió el mando el tercero Melitón Carbajal (inexacto); habiendo ya perecido el teniente Ferré. Muerto Carbajal (inexacto), púsose al frente del monitor, en medio de cadáveres y de cuerpos mutilados y cubierto de sangre, el oficial llamado por ordenanza, teniente Rodríguez. A su vez desaparece Rodríguez de esa escena trágica, que se prolongaba demasiado, y tomó el mando el ¡único teniente que quedaba a bordo, señor Palacios! (inexacto);
7. Cuando Palacios, a su vez herido asumió el mando, el buque estaba destrozado, no podía moverse por haber desaparecido el timón; la torre con un cañón en pedazos y el otro desmontado (inexacto); en fin, no quedaban sino unos cuantos tripulantes armados de rifles;
8. Las lanchas enemigas cubrieron el mar para verificar el abordaje; que fue rechazado la primera vez (inexacto), pero en la segunda el número pudo más que el valor y el heroísmo, a pesar de la lucha que se trabó en la cubierta del *Huáscar* y de la que se cuentan escenas terribles (inexacto). El almirante chileno dice en su parte oficial, haciendo justicia a esos bravos: "El *Huáscar* hecho pedazos. La tripulación del blindado peruano resistió tenaz y heroicamente. Por el estado en que ha quedado el buque, creo que no podrá servir";
9. Desde que el *Huáscar*, ya sin poder aprovechar el único cañón que le quedaba, fue tomado al abordaje, no necesitamos decir que el pabellón peruano, acribillado a balazos, flameó hasta el último instante y que los tripulantes que sobrevivieron al almirante cumplieron fielmente la orden que éste les diera: "Debemos estar orgullosos escribe de Arica un distinguido personaje, de que el *Huáscar* no arriara su bandera, a pesar de la carnicería hecha en su tripulación; y ese hecho es preciso repetirlo en todos los tonos, porque da una idea cabal de cómo resistió el monitor y del patriotismo de sus tripulantes".

He allí, en síntesis, concluye el Editorialista, los hechos que hoy nos tienen tristes por la pérdida del almirante Grau y los tenientes que le acompañaban: pero que viene a halagar el amor propio nacional y nos hace concebir grandes esperanzas en el curso de la guerra, pues el combate de Mejillones importa una victoria naval para el Perú y va a llenar una de las páginas más brillantes de la historia nacional".

Como se podrá apreciar, al no tener aún la versión oficial peruana, se consignaba una serie de inexactitudes, como que las corbetas y transportes dispararon contra el monitor; la muerte de Grau en episodios; que Carbajal era el tercero en comando pero murió; y que el abordaje fue violento. Este editorial, pues, contradecía el principio que regiría en *El Peruano*: consignar los hechos reales para servir de fuente a la historia. Su acción sicológica era negativa.

En *El Peruano* del 20, se transcribe una carta que un corresponsal en Arica escribe el 13 de octubre para *El Porvenir* relatando el 8 de octubre con otra serie de inexactitudes que le quitan valor, pero que concluía:

> "En toda la historia universal no hay un hecho que iguale al presente. El combate tan esforzado de Trafalgar, queda muy pequeño comparándolo con el del 8; puesto que en aquel se disputaban la victoria fuerzas iguales".

En esa misma edición transcribe una nota fechada Iquique, 12 de octubre, de un corresponsal Samuel de *El Nacional* y que entre otras cosas, comenta la impresión de la población:

> "Con Grau no se pierde simplemente un ciudadano del Perú o un marino como hay muchos. ¡No! Con Grau se pierde una existencia preciosa que tenía la gloria de pertenecer, no solo a la América sino al mundo entero, como pertenecen Nelson, Gravina y Churruca, porque los hombres que en su carrera llegan a la altura a que había llegado él, atraen sobre sí la admiración y el afecto de todas las naciones, en todas se le rinde homenaje, como cuando se rinde al mérito, al poder, a la virtud, y teniendo por patria natal aquella en que vieron la luz primera, tienen por patria moral todas aquellas en que su fama es conocida".

En *El Peruano* del 21 de octubre, en la sección *El Combate Naval de Mejillones del 8 de octubre*, se transcribe una nota sin firma, fechada Arica, octubre 13, para *La Opinión Nacional*, en la cual se critica la excursión del *Huáscar*, cuyos resultados pudieron evitarse con algo de previsión. Así, dice, que después de la expedición contra Antofagasta, Prado y Grau estuvieron de acuerdo en que el *Huáscar* necesitaba limpieza de fondos, aunque solo hacía 4 meses de ello (sic), pero que "Grau manifestó que deseaba hacer antes una excursión a la costa enemiga, y se accedió a sus deseos". En este momento, el autor de la carta desconocía el objeto de la expedición, pues menciona el viaje del *Huáscar* con el *Chalaco* para encontrarse con el *Rímac* y *Unión*. Relata una reunión en la noche que zarparon con el *Chalaco*:

> "Encontrábamos como de costumbre reunidos en su Cámara (de Grau), con nuestro amigo y compañero el doctor Santiago Távara y no se manifestaba tan comunicativo como otras veces. El comandante Grau, que tenía en los momentos de combate la valiente altivez del león, se mostraba después con el corazón franco y sencillo del niño; se enternecía muy fácilmente.
>
> Estoy muy triste, algo cuya causa ignoro me tiene atormentando desde la mañana, nos decía nuestro querido y respetable jefe, y reclinando su cabeza sobre las manos, permanecía mudo y silencioso, comunicándonos también su tristeza. ¿Qué pensamientos cruzarían entonces

por su mente? Qué terrible y espantosa tormenta se agitaría en su corazón, para arrancarle las doloridas quejas que oíamos escaparse de su pecho. La sonrisa que vagaba siempre por sus labios había desaparecido por completo. ¡Ah! no hay duda que en el fondo de nuestra alma, en el fondo de nuestra conciencia hay algo terrible y misterioso que nos hace prever los males que se nos deparan".

Luego el Corresponsal relata lo que pasó en Arica el 9 de octubre:

"A las 7 a.m. se avista desde el Morro a la *Unión*. Días antes en Arica ya había ansiedad. A las 8 a.m. fondea la *Unión*. A las 8.15 baja a tierra García y García y con Montero van a casa de Prado. Solo se sabía que el *Huáscar* se quedó combatiendo con los blindados y que a la *Unión* la persiguieron el *Loa* y *O'Higgins*. Solo vio el principio del combate".

También describe lo que sucedió en Tacna:

"A 5.30 p.m. llega a Tacna el ferrocarril de Arica como de costumbre. La noticia se esparció rápidamente causando gran alboroto. "Se perdió el *Huáscar*, era lo que se repetía". Se suspendió una función teatral. En casa del señor Raffo, vice-cónsul de Italia, su señora Clelia Marcone, lloraba. A 8 p.m. el señor francés Edmundo Haye se presenta en casa de Raffo con un papel en mano: "¡hemos salvado!" Era copia de un telegrama de Iquique: "Iquique, octubre 9. Recibido en Tacna a 6.45 p.m. Noticia fatal sobre pérdida del *Huáscar* falsa, se le aguarda en este puerto de un momento a otro. Contesto. Corrales".

Todos los espíritus se calmaron. Reyes está seguro que era para calmar la excitación en Iquique, Arica y Tacna.

El Peruano del 22 de octubre, en la sección *Combate Naval de Mejillones el 8 de octubre*, transcribe una carta de Julio Octavio Reyes a *La Opinión Nacional* del 17 de octubre, en uno de cuyos párrafos consigna nombres y ubicación de oficiales en el combate, probablemente en base a situaciones anteriores.

Torre de Comando, Grau y Ferré;
Torre de Artillería, Jefe, el 2do. comandante E. Aguirre;
Cañón derecho, teniente 2° G. Santillana;
Cañón izquierdo, teniente 1° J.M. Rodríguez;
Carbajal inspeccionaba esta sección y varios aspirantes y contador Juan Alfaro.
En la Torre estaba también el oficial de distancia Teniente 2° E. Palacios y el teniente 1° de derrota y señales P. Gárezon; alférez de fragata R. Herrera, timón de combate.
Jefe batería de a 40, teniente Diez Canseco;
Távara, Rotalde y Canales en la 2da. Cámara, hospital de sangre
Aspirante Carlos B. Tizón en la ametralladora de la cofa
Bustamante, Ugarteche y Retes con la guarnición

En la sección *The War* se comenta que el 17 de octubre la Cámara de Diputados había aprobado por unanimidad una resolución transfiriendo a la viuda e hijos del almirante Grau, la casa conocida como el "Consulado", situada en la calle Mercaderes, en Lima; así como la erección de un monumento en Lima y la repatriación de sus restos a esta capital para darle sepultura en un mausoleo a ser construido a costa del Gobierno. La resolución de Diputados fue unánimemente aprobada por el Senado el 19 de octubre. El 5 de noviembre, el Director de Administración del Ministerio de Hacienda, escribió a la viuda de Grau que, cumpliendo las resoluciones legislativas y suprema del 25 de octubre, le enviaba el testimonio de la escritura otorgada con fecha 21 de octubre por la donación del "Consulado".

En la sección de inserciones de *El Peruano* del 23 de octubre, se transcriben artículos de la prensa norteamericana:

- *Commercial Advertiser* de Nueva York, en castellano, aplaude la conducta humanitaria de Grau en las operaciones navales en Antofagasta e Iquique.
- *Revista del Comercio* de San Francisco de California, aplaude al Perú
- *Le Precurseur de Bélgica*, del jueves 11 de setiembre: "Las hazañas del *Huáscar*".

El Peruano del 24 de octubre, en la sección *Combate Naval de Mejillones del 8 de octubre*, comenta que en *El Nacional* del 24 hay un telegrama comunicando que el teniente E. Palacios, herido el 8 de octubre, tenía 17 heridas, dos de ellas de gravedad y que se le atendía con esmero para que llegue a Lima a curarse. Viajaba en el *Coquimbo*; que llegando a Iquique comunica que Palacios había muerto, según noticia de *El Comercio* de Iquique. Su deceso fue el 22 de octubre.

El cable, controlado desde Valparaíso, trasmitió a Europa y Estados Unidos los sucesos del 8 de octubre, y muchos detalles, ciertos unos y tergiversados otros, fueron conocidos en esos lugares antes que en Lima, por la incomunicación entre Perú y Bolivia con esta red internacional. Así, en *El Peruano* del 27 de octubre, se transcribe de la prensa colombiana, el editorial de *La Estrella de Panamá* del 11 de octubre referido a la captura del *Huáscar*, anunciada desde Londres por cable. "Causará dolor decía *La Estrella*, en muchos pechos, hasta en los que simpatizan con Chile". El editorial de *El Hispano Americano*, también se refería a la comunicación desde Europa sobre la pérdida del *Huáscar*.

En la sección *Combate Naval de Mejillones el 8 de octubre* de *El Peruano* de 28 se transcribe el relato del corresponsal de *El Mercurio*.

A pesar de algunos términos desmedidos, por él la ciudadanía se enteraba algo más de los detalles de este combate, relato que Paz Soldán reproduce en su obra por considerarlo aparente para ella. Pero se seguía sin conocer la versión oficial de los sobrevivientes peruanos.

En la misma edición de *El Peruano* se transcribe la carta de pésame de Prado a la viuda de Grau, con fecha 14 de octubre:

"Señora Dolores Cavero viuda de Grau:

Señora: acabais de recibir un golpe mortal: el distinguido esposo con que el cielo premió vuestras virtudes, ha dejado de ser vuestro compañero en la peregrinación de la vida.

Comprendo la intensidad de vuestro dolor por tan irreparable pérdida. Yo también señora, lamento la desaparición de vuestro esposo y la considero como una desgracia nacional; pero al contemplar la heroicidad de su muerte, al oir el acento de admiración y gratitud que en coro levantan todos los corazones, un tanto se alivia mi pesar.

Hemos perdido un hombre, señora, y hemos ganado un héroe, que dignifica nuestro país y nuestra historia.

Si bien no hay consuelo para el profundo dolor que os abruma, quedan para vos y vuestros hijos la herencia de un nombre imperecedero, la veneración de dos naciones y de todos los que en el mundo admiran los hechos sublimes; os queda la patria, cuya gratitud se hará sentir en todo tiempo sobre vos y vuestros hijos; os quedan nuestros compatriotas y entre ellos vuestro afectísimo amigo. *MARIANO IGNACIO PRADO.* Arica, octubre 14 de 1879".

Por su parte, Daza también escribió a la viuda de Grau:

"Señora doña Dolores Cavero viuda de Grau:

Tacna, 14 de octubre de 1879

Digna señora:

La trágica muerte de vuestro inmortal esposo debe tener vuestro corazón y el de vuestros hijos traspasado de dolor. Justo es rendir tributo a la naturaleza y el alma noble de la mujer no es tan bella más que por predominio del sentimiento. Pero la viuda de un héroe, la que fue esposa del noble Grau, debe restañar sus lágrimas, debe dejar de ser esposa para ser ciudadana.

La memoria del ilustre marino es una herencia envidiable para sus tiernos hijos. ¿Hay cosa que pueda consolarlos más que la muerte gloriosa de su padre? Cumplió su terrible y solemne deber.

¡Pobres niños! cuando echen de menos las caricias del que les dio el ser y extiendan la vista buscándolo en el horizonte lejano, la radiante luz que arrojará eternamente su muerte, vendrá a ofuscarlos y a cegarlos con su claridad.

Vivid, señora, para ellos. Que sean dignos de su raza. Que aprendan a amar y defender su patria. Dos naciones gratas y conmovidas los protegerán y mirarán con cariñoso cuidado su tierno lecho.

Bolivia, señora, es un nido de águilas y leones y sus hijos saben estimar y respetar el valor consagrado a tan noble empeño, como el que llevó a vuestro esposo al sacrificio. Ella cobijará lo mismo que su madre patria a vuestros hijos; ella los mirará como suyos: yo os lo anuncio a su nombre.

Dignaos aceptar en el del pueblo cuyas huestes aguerridas comando, el más sentido pésame y las palabras de aliento que demanda vuestro santo infortunio y contad con la estimación y respeto personal de vuestro atento servidor. Firmado. *H. DAZA*".

Por otro lado, *El Peruano* del 30 trae una serie de versiones de los prisioneros peruanos en Chile, consignadas en diarios chilenos, así:

- Que el propósito fue atacar blindados chilenos fondeados en Antofagasta; como no estaban, siguieron para Arica.
- Que al emprender esta expedición se sabía que los blindados habían limpiado sus fondos y que tenían mayor andar. Prado dudó. Grau no.
- Que no se arrió pabellón, ni se izó bandera de parlamento. Que eso lo sabe Riveros y que así lo debe decir en su parte.
- Que las balas rompieron por dos veces las drizas que sujetaban el pico. La primera vez la volvió a izar Gárezon y el soldado Julio Pablo.
- Que niegan que algunos se echaran al mar
- Que Gárezon cuando vio que toda resistencia era imposible, llamó al alférez Herrera y le dio "en silencio la orden de abrir válvulas a fin de que el buque se hundiese". Los blindados a 50 yardas (45 metros). Se hizo así para evitar desertores.
- Que Herrera dio la orden al jefe de máquinas y éste hizo parar la máquina para poder cumplirla. "Abrió en efecto las válvulas pero los chilenos, viendo que el *Huáscar* ni disparaba ni se movía, lanzan como 7 botes para abordarlo, lo que se efectuó.
- Que la tripulación no opuso resistencia: 1° porque las armas menores estaban inutilizadas; 2° porque a los oficiales se les pasó la voz desde máquinas que el buque se estaba yendo a pique.
- Que el alférez Herrera vio en la sentina de máquina 3½ pies de agua.
- Que 5 minutos más se iba a pique
- Sobre la muerte de Grau: "El jefe del *Huáscar* no sucumbió a las 9.55 a.m., es decir, media hora después de empezado el combate, sino a lo sumo 10 minutos después de trabada la acción, pues el segundo disparo del *Cochrane*, que tocó en el *Huáscar*, chocó en la Torre del comandante, matando a éste y a su ayudante señor Ferré".

En los días previos al Combate de Angamos, el Ministro Residente de Estados Unidos en Lima, I.P. Christiancy, había estado muy atareado con el asunto de los buenos oficios ante los países beligerantes, pero el 14 de octubre, aprovechando de un correo particular que salía para Panamá, envió al Secretario de Estado, Evarts, un informe sobre el hecho más importante: la muerte de Grau y la pérdida del *Huáscar* en el combate del 8 de octubre:

> "Este pequeño buque, comentaba Christiancy, hábilmente comandado por un capaz oficial, no solo asombró durante cinco meses a la escuadra chilena, sino que la paralizó, incluso a sus dos enormes blindados, manteniendo abiertas las comunicaciones marítimas para sus transportes desde el Norte hacia Arica e Iquique y resto de la costa al Sur".

Después de explicar la falta tiempo para describir la pérdida del monitor, en razón de que el correo salía en ese día, manifestaba que en el ejemplar del *South Pacific Times*, que anexaba, estaba todo lo conocido hasta ese momento, y agregaba que la pérdida de este solo buque cambiaba totalmente el aspecto de la guerra (si es que guerra podía llamarse a sus éxitos y a los intentos de los chilenos para capturarlo), visto que otorgaba a los chilenos el control total del mar. Opinaba Christiancy que los peruanos todavía podían mantener comunicación con su ejército en el sur por mar (a menos que el Callao fuese bloqueado), pero al riesgo de que le capturasen algún transporte ocasionalmente. También estaba convencido de que el Gobierno estaba haciendo el máximo esfuerzo para compensar lo antes posible la pérdida del monitor, mediante la compra de buques más eficientes, pero que será difícil, decía, que se encuentre al hombre que ocupe el puesto de Grau; "hombres como él no se encuentran con frecuencia en cualquier parte".

Christiancy consideraba que lo más lamentable era la destrucción de todas las perspectivas de paz y que basándose en información confiable, los chilenos, a no ser por lo ocurrido, "pronto habrían aceptado negociaciones en favor de la paz", bajo ciertas condiciones. Las operaciones terrestres comenzarían pronto y ellas podrían o no cambiar la situación general. Concluía Christiancy así:

> "Bolivia y Perú han estado muy ansiosos por la paz a través de la mediación de Estados Unidos. Para mí está muy claro el interés de todos los beligerantes para que se restablezca la paz lo antes posible, y que en la negociación final, los límites reconocidos durante largos años se alteren lo menos posible, y que la compensación a cualquiera de los beligerantes debe ser pecuniaria mas no territorial, pues ésta será una "causa permanente" de nuevos conflictos en el futuro".

En otro informe del 28 de octubre, sobre el curso de la guerra, comentaba que después de la captura del *Huáscar* no se habían producido cambios; todo estaba paralizado, en suspenso, aunque algunos buques chilenos habían hecho demostraciones de presencia naval en la costa Sur del Perú. El temor inicial del Gobierno peruano de una operación chilena sobre Lima mediante un desembarco en Ancón o en algún otro puerto cercano, había desaparecido. "El Callao está muy bien defendido contra una flota", y consideraba que los chilenos habían perdido la oportunidad, pues según información de una fuente oficial, la fuerza disponible era de unos 12,000 hombres que podía aumentarse a 15,000. Indicaba no haber actividades entre los ejércitos en el sur, pero los peruanos han enviado una comisión a Europa para "adquirir blindados que les permita enfrentar a los de los chilenos en igualdad de condiciones". Christiancy opinaba que una de las causas por las cuales los chilenos levantaron el bloqueo de Iquique y que los disuadía de atacar Arica, era el temor a los torpedos, "de los cuales el Perú tiene una buena cantidad". Obviamente ésta era la apreciación de Christiancy en cuanto a los torpedos, pero la realidad es como se ha visto en otros párrafos. Cinco días después, Christiancy escribiría dando la noticia sobre la toma de Pisagua.

Por su parte, el Ministro Residente británico en Lima, Spencer St. John, informaba el 8 de octubre al Secretario de Estado para Negocios Extranjeros del Gobierno de S.M. Británica, el Honorable Marqués de Salisbury, "que si no fuera por las correrías del *Huáscar*, la guerra pasaría completamente desapercibida", y esto lo decía precisamente el día del Combate heroico. Y el 14 en otra nota confesaba "que por tan irreparable desastre, los peruanos se sentían abrumados, aunque se están haciendo esfuerzos para atraer la atención pública hacia las suscripciones para la compra de otro blindado, "pero el pueblo siente que los chilenos tienen ahora tres blindados, y que teniendo el control total del mar, pueden bloquear los principales puertos de la República. Temen que los bolivianos, puedan abandonar pronto a una nación tan completamente incapaz de ayudarles a recobrar su territorio perdido".

St. John aprovechaba para enviar su informe por un vapor extra que salía para Panamá, y en él decía que en Lima se conocían pocos detalles del combate, excepto que terminó desastrosamente para la causa peruana y que lo único real era la muerte del contralmirante Grau y la captura del monitor. Aparte de criticar la actitud de Aurelio García y García, comentaba como sigue:

"Aunque (Grau) tenía un buque comparativamente débil, el almirante no estaba capacitado para combatir a los blindados chilenos, pero con

todo prestó un considerable servicio a su país, demostrando ser un oficial capaz, tan modesto como valiente, y es un modelo valioso que sus compatriotas harían bien en imitar".

Refiere también, que ante la noticia del desastre, como era normal, el Gabinete renunció. Excepto el Ministro de Relaciones Exteriores Irigoyen, decía, "nadie parece capaz de asegurar la confianza del público, pues el Ministro de Guerra y Marina es mayor de 80 años y de salud delicada. El Vice-Presidente de la República, sin embargo, ha rechazado la renuncia, aunque el pueblo insiste en una mano más vigorosa en quien confiar la conducción del Ministerio de Guerra y Marina".

En una nueva comunicación del 19 de octubre, Saint John, entre otras cosas expresó:

"La pérdida del almirante Grau es muy grande para el Perú, ya que demostró haber sido el oficial de marina más hábil de la escuadra peruana y el único que demostró alguna destreza o coraje. Todas las personas que conocieron a Grau lamentan su suerte, ya que fue muy estimado en sus diferentes facetas; oficial competente tan modesto como valiente, en fin, completamente diferente de sus compatriotas. La captura del *Huáscar* es el punto culminante de la campaña".

El 16 de octubre, el Ministro Residente del Perú en Francia, Goyeneche, escribía desde París al Ministro de Relaciones Exteriores que los periódicos franceses habían publicado el 10 la noticia siguiente:

"*La France*. Hemos recibido de la Legación de Chile en París la comunicación siguiente: El Cónsul en Londres ha enviado a la Legación de Chile en París el mensaje siguiente: El Banco Edwards de Valparaíso anuncia con la fecha de ayer a su corresponsal en Londres, M.B.P. Smith la captura del blindado peruano *Huáscar*".

Goyeneche informaba no haber dado crédito en un comienzo a noticia procedente de una fuente comercial, pero al ver que otras firmas avisaban también haber recibido mensajes similares, se inquietó al leer en la prensa del 11, lo siguiente:

"*Le Globe*. París 10 de octubre de 1879. La Legación de Chile en París ha dado la noticia oficial sobre el (apresamiento del) blindado peruano *Huáscar* por la flota chilena".

Al no quedarle duda de "acontecimiento tan deplorable", telegrafió a la Legación peruana en Londres, la que le confirmó la fatal noticia de la captura del monitor frente a Mejillones:

"US. comprenderá fácilmente, escribía Goyeneche, cuán dolorosa impresión haya causado en mi ánimo y el de toda la colonia peruana residente en París, y todos estamos ansiosos de recibir detalles del Supremo Gobierno, sobre el combate, a fin de hacer las publicaciones

convenientes, estableciendo la verdad del hecho, que suponemos que los agentes enemigos lo explicarán a su modo.

Pensando que no hay fácil comunicación telegráfica entre Europa y el Perú, y que, por consiguiente, solo dentro de algunos días podremos recibir algún aviso sobre el particular, deseoso de tener, cuanto pormenores, el 13 del presente mes dirigí un telegrama a nuestro Ministro en Buenos Aires, pidiéndoselos, y hasta la fecha no he tenido contestación.

Una cosa nos extraña, y es que la Legación chilena guarda silencio absoluto respecto a detalles, lo que hace presumir que algo hay de sospechoso en las publicaciones hechas, o que la toma de nuestro monitor les ha costado muy caro, o que ha sido el resultado de algún acontecimiento poco honroso para Chile. En fin, espero tener en breve las noticias exactas que tanto anhelo saber, y que sin duda no serán tan desastrosas como se nos presentan".

Sobre el particular, el 20 de octubre el Ministro peruano en Buenos Aires informaba al Ministro de Relaciones Exteriores del Perú haber recibido el 15 un telegrama de Goyeneche en estos términos: "Necesito detalles combate *Huáscar*; pérdidas mutuas". Ello era una indicación de su ansiedad por tener datos fidedignos, a fin de que el público europeo no fuese extraviado en sus apreciaciones, como otras veces, decía La Torre. En consecuencia le contestó:

"*Huáscar* combatió toda la escuadra chilena; muertos Grau, jefes, oficiales, setenta tripulantes; no rendido; capturado destrozado, quedando marinería extranjera; noticias origen chileno; voz pública celada como *Covadonga*".

El tenor de estas dos comunicaciones confirma lo que antes se ha sostenido, respecto a la gran desventaja de que sufría el Perú en las comunicaciones con otras partes del mundo durante la guerra, por no haber resuelto años atrás la comunicación cablegráfica entre Paita y Panamá.

Por otro lado, el 18 de noviembre, el Ministro del Perú en los Estados Unidos de Colombia y Venezuela, M.M. Rivas, informaba al Ministro de Relaciones Exteriores haber recibido por el último correo del Pacífico, la triste noticia del combate del 8 de octubre, y el pesar que le había causado. "Yo doy a US. y al Gobierno de S.E. el primer Vice-Presidente el más amargo pésame por la gran desgracia que hemos sufrido, pero felicito al mismo tiempo a US., a S.E. y a la República por la inmensa gloria que hemos alcanzado", concluía Rivas. Y en otra nota del 2 de diciembre, daba cuenta de la penosa impresión que había causado en el pueblo colombiano la muerte de Grau y tripulantes y la pérdida del *Huáscar*.

9.9.1. Honras fúnebres por Grau y Palacios

El Peruano del 18 de octubre publicó la carta que el Ministro de Justicia, M.F. Paz Soldán, cursó el 13 a Monseñor Dr. José Antonio Roca y Boloña, haciéndole saber que el Gobierno se proponía honrar debidamente con un oficio fúnebre la memoria del comandante del *Huáscar* contralmirante Miguel Grau, así como la de todos los jefes y oficiales y demás tripulantes que sucumbieron el 8 de octubre; y lo invitaba a pronunciar la oración fúnebre en la anunciada ceremonia religiosa.

Manifestaba Paz Soldán que el Jefe de Estado tenía la confianza de su aceptación, satisfaciendo así los deseos del Gobierno y de la sociedad, que hacen "justicia a las dotes que distinguen a US. y a su acendrado patriotismo, del que ha dado tan patentes pruebas en la actual guerra con Chile".

No perdió tiempo Monseñor Roca y el 14 contestó a Paz Soldán acusando recibo de su carta, añadiendo:

> "Para elogiar a esos héroes, era menester que una voz elocuente hiciese el relato de sus hazañas; esa voz no es la mía, señor Ministro, sino la de otros sacerdotes muy superiores a mí, por sus altas prendas.
>
> Lo único que yo puedo ofrecer es el tributo de mi dolor por la irreparable pérdida que hemos sufrido, y el de mi admiración por un hecho de armas, que me atrevo a llamar único en los mares. No obstante, acepto el honrosísimo encargo, porque es deber patriótico aceptar el puesto que el Gobierno me designa para servir a mi país en las actuales circunstancias; y porque estoy persuadido de que la pronunciará el Perú: ya ha empezado a escribirla con sus lágrimas y con los generosos donativos para comprar un blindado que lleve el nombre de contralmirante Grau".

El 27 de octubre, el Vice-Presidente La Puerta, promulgó el decreto sobre las honras fúnebres por Grau:

> "Por cuanto
>
> El Congreso ha resuelto se tribute al contralmirante don Miguel Grau los honores fúnebres que corresponden a los Presidentes de la República,
>
> Decreto:
>
> Art.1° Declárase en duelo la capital de la República el día 29 del corriente.
>
> Art.2° Todos los funcionarios públicos, clero, comunidades religiosas y demás corporaciones que a continuación se expresa asistirán el citado día 29 a la Iglesia Catedral a las honras que en ella se celebrará por el alma del ilustre finado, observándose el siguiente ceremonial. Fdo. *JUAN ESTEBAN GUZMÁN*".

Un aviso de la Comisión Especial del Congreso, publicado en *El Peruano* el 27 de octubre, comunicaba que el miércoles 29 a las 11 a.m. tendrían lugar en la Iglesia Catedral las exequias que en cumplimien-

to de la Resolución Legislativa del 16, debían celebrarse en honor del señor diputado por la provincia de Paita, contralmirante Miguel Grau, suplicando a los señores representantes se sirvan concurrir a ese acto religioso. Firmaban José de la Riva Agüero y otros.

Por otro lado, el 28 de octubre el Ministro de Relaciones Exteriores, J.E. Guzmán dirigía sendas notas a los Ministros Residentes de Francia y Estados Unidos en el Perú, poniendo en su conocimiento que el 29 a las 11 a.m. se celebrarían en la Iglesia Catedral los funerales oficiales del contralmirante Miguel Grau y demás tripulantes del *Huáscar* que perecieron en el combate de Mejillones. Los invitaba a asistir a dicha ceremonia, así como a los jefes y oficiales de las buques de la marina francesa y norteamericana surtos en el Callao. Cabe anotar que el Ministro Christiancy había preguntado el 17 de octubre por la fecha de tales honras fúnebres, para enviar comisiones de jefes y oficiales de los buques *Alaska* y *Onward*. Cabe mencionar que a los funerales no asistieron los ministros de Gran Bretaña ni de Alemania. El contralmirante inglés F.H. Sterling informó al Almirantazgo con fecha 30 de octubre, haber recibido una invitación para que él y los oficiales de los buques ingleses surtos en el Callao, asistieran a los funerales del 29, "pero no me sentí en posición de aceptarla, y debo agregar que el almirante francés y el capitán del blindado alemán *Hansa*, siguieron la misma política mía, declinando su presencia. Las banderas de todos los buques de guerra en el puerto fueron izadas a media asta el día 29 y los fuertes y la corbeta peruana *Unión* dispararon cañonazos durante el día, a intervalos de 15 minutos".

El 29 de octubre pues, se celebraron con pompa y solemnidad en la Iglesia Metropolitana los funerales de Grau y tripulantes que perecieron en el *Huáscar*. *El Peruano* en su edición del 30 comenta este acto, y presenta una biografía de Grau, con algunas inexactitudes. En síntesis el ceremonial seguido fue el siguiente:

11 a.m. Llegada a la plaza principal de los cuerpos del ejército de reserva designados:
Dos batallones de artillería
Batallón Callao N° 4
Provisionales de línea N° 1, 2, 4 y 12
Dos escuadrones del regimiento Lanceros de Torata N° 2
La línea estuvo comandada por un general del Ejército

12 a.m. Salida de Palacio del Ministro de Guerra y Marina general Manuel G. de la Cotera y edecanes del Presidente de la República.
Asistencia compuesta por:
Cuerpo diplomático extranjero y consular

Oficiales del *Alaska* y *Onward*
Comandante General de Marina y oficiales embarcados y de tierra.
Comisiones de oficiales del ejército en el Callao
Prefecto de Lima
Comisión especial del Congreso
Miembros del Poder Judicial
Alumnos de la Universidad de San Marcos
Comisiones de bomberos y otros
Empleados públicos, de municipalidades, Beneficencia y otros
Comunidades de todos los conventos y alumnos del Seminario de Santo Toribio.
Luego presenta una descripción ornamental del templo por fuera y dentro.
Pontificó la misa el Ilustrísimo Arzobispo, teniendo por auxiliares a los Reverendos Obispos Huerta y Bandini.

12 a.m. Comienzo de la fúnebre ceremonia, que termina a las 4 p.m.
Hubo numeroso público, señoras y caballeros.
Presenta una descripción del catafalco, emblemas y objetos conmemorativos (un cuadro pintado al pastel, que representaba el combate final del *Huáscar*) (en las otras tres caras cuadro del 21 de mayo, 28 de agosto y teniente Palacios).
Al pie del retrato se leía este dístico, que completaba el marco alegórico:

Quiso dar a su patria una victoria,
Y Dios por darle más, le dio la gloria.

Retratos de Aguirre, Ferré, Rodríguez,
Por último, delante del catafalco, sobre un enlutado entarimado de apenas medio pie de alto, se había colocado un precioso símbolo, una urna funeraria; y para que su base tuviera también alguna significación, se le dio una forma redonda, de la que se desprendían, avanzando su boca, dos cañones. Era la torre del monitor con sus dos cañones memorables de a 300.
Encima de todo descansaba una rica corona compuesta de dos ramas de laureles, una de plata y otra de oro, y con gajos de menudas perlas que correspondían a las hayas de ese noble árbol.
El fondo negro de ambas piezas estaba realzado con flores, cenefas y estrellas de plata, y el fuste de la columna circundado por este dístico:

¡Huáscar, de nuestros héroes cuna y tumba,
El eco de tu cañón retumba!

El vapor *Memphis* de la compañía alemana Kosmos, que fondeó en el Callao el 30 de octubre procedente de Mollendo, según noticia aparecida en *La Patria* de ese día, informaba que en Mollendo se celebraron el 28 con gran pompa y solemnidad las honras fúnebres en honor del contralmirante Grau y demás compañeros, muertos en el combate de Mejillones. También en Arequipa.

En Buenos Aires, asimismo se celebraron especiales honras fúnebres por Grau, acto que se efectuó en la Iglesia Metropolitana. El interior del templo estaba adornado en forma apropiada a la ocasión, y un túmulo negro en forma piramidal, llevaba en su faz del frente en letras doradas la inscripción siguiente:

"El contralmirante don Miguel Grau y sus compañeros víctimas
en las aguas de Mejillones.
R.I.P."

Al acto concurrió numeroso público, muchas señoras, caballeros distinguidos, comisiones diversas y estudiantes. Los funerales comenzaron a las 11.30 a.m. A las 12.15 p.m. salió el acompañamiento de la iglesia. Iban a la cabeza el Ministro del Perú señor Latorre, don Félix Frías, las diversas comisiones, estudiantes, etc., así como dos sociedades italianas con sus bandas de música, que ejecutaban continuamente marchas fúnebres. Después de detallar las calles por las cuales se desplazaba la comitiva, se detuvo en el hotel Frascati, en donde tomaron la palabra en primer término el señor Díaz Gómez a nombre del Club Patriótico de la Juventud, y en seguida el señor Ángel Carranza Mármol. A continuación tomó la palabra el Ministro del Perú, quien entre otras cosas, se expresó como sigue:

> "Dos pueblos, unidos por lazos que nunca se romperán, lamentaban a un mismo tiempo y con igual dolor la muerte de Grau, que pereció en el Pacífico por sostener una causa justa". Extendiéndose en otras apreciaciones, concluía "que habrían cien Grau más para salvar la independencia de su patria".

Asimismo, en otra nota del 27 de octubre, el Ministro en Buenos Aires, A.V. de la Torre, informaba al Ministro de Relaciones Exteriores que el 26 tuvo lugar en honor del contralmirante Miguel Grau, una gran reunión en el teatro Colón, con lleno completo. El doctor Bernardo Irigoyen, presidente de la Comisión nombrada al efecto, pronunció un elocuente discurso, interrumpido varias veces por los aplausos de la concurrencia. Luego Aristóbulo del Valle leyó la oración que tenía preparada y que en su primera parte recibiera iguales

aplausos. "El entusiasmo ha sido grande, y el nombre de nuestro heroico contralmirante no será olvidado jamás en la República Argentina", y acompañaba su nota con la oración completa de del Valle y un recorte de periódico con el discurso de Irigoyen. En otra nota del 15 de noviembre, de la Torre daba cuenta que las manifestaciones de duelo por Grau continuaban, y así la sociedades de Mendoza y San Juan celebraron espléndidas honras fúnebres por los marinos peruanos.

En cuanto a Palacios, *El Peruano* del 27 de octubre transcribió una comunicación del Secretario M. Álvarez, de la Dirección Suprema de la Guerra, al Ministro de Guerra y Marina, de fecha 24 como sigue:

"Los restos del valiente oficial Enrique Palacios, el último que tomó el mando del monitor *Huáscar* y que lo conservó hasta caer acribillado de heridas, van en este vapor a esa Capital, donde el señor Ministro se servirá sin duda, dar orden para que sean recibidos como corresponde.

Prisionero en el *Cochrane* y con mortales heridas, aparece haber suscrito una acta en la que se expresa que el comandante Latorre le ofreció la libertad tanto a él como a su asistente, bajo la condición de ser canjeado con el teniente Uribe de la *Esmeralda* y un marinero que éste escogiese.

El General en Jefe del Ejército de Operaciones, me ha remitido este documento que acompaño original con la nota de su remisión. Me ha acompañado también un pliego cerrado para ese Ministerio, del General en Jefe del Ejército de Chile, que también acompaño, cuyo contenido ignoro.

El Supremo Gobierno resolverá sobre estos particulares lo que estime conveniente.

El oficial Palacios estaba mortalmente herido cuando se le ha enviado al Perú, y ha expirado a las pocas horas de tocar en Iquique el vapor que lo conducía (a las 2 p.m.).

La asistencia que ha recibido a bordo es debida a la benevolencia de un médico de la marina británica que va destinado a la *Triumph* en el Callao.

Acompaño también certificado (fechado Arica, octubre 24, 1879) del Dr. Eduardo Sánchez Concha, médico de esta plaza militar, sobre la naturaleza de las heridas del finado teniente".

En la edición del 30 de octubre, *El Peruano* inserta un artículo sobre los "Restos del teniente 1° Palacios", así como la Orden General de la Armada del 29 de octubre, que firma Amaro G. Tizón, con el texto siguiente:

"Artículo único. Con esta fecha el señor contralmirante Comandante General de Marina, dice a esta Mayoría (de Órdenes) lo que sigue:

"Debiendo llegar a este puerto por el próximo vapor de la línea los

restos del teniente 1° de la Armada D. Enrique Palacios, cuyo heroico comportamiento el 8 del actual en el combate con la poderosa escuadra chilena lo hace acreedor a las consideraciones del Supremo Gobierno y muy particularmente del cuerpo general de la Armada a que ha pertenecido, de acuerdo con las prevenciones que ha recibido esta Comandancia General del Ministerio del ramo, ha acordado se reciban con el ceremonial que determina el documento adjunto. Espero que US. impuesto de su contenido ordenará su exacto cumplimiento, quedando facultado para acordar las medidas que estime convenientes a fin de satisfacer los deseos del Supremo Gobierno y del que suscribe, en todo aquello que tienda a darle mayor realce al recibimiento del que cumple su deber y ha tenido la honra de delinear con su sangre la huella que deben seguir los peruanos en la actual guerra a que nos ha conducido la ambición de una República a quien antes se consideraba como hermana".

Luego consigna el ceremonial en mar y en tierra prescrito por la Comandancia General:

"- Dos botes de cada buque de guerra y transportes concurrirán al vapor inglés que se señalará luego que se ordene desembarcar los restos, con el objeto de acompañarlos hasta el muelle de este puerto. De allí hasta la Capital serán acompañados por una brigada compuesta de veinticinco marineros al mando de un oficial.

- En el acto que se trasborden los restos, la corbeta de guerra *Unión* hará tres tiros de cañón.
- Al llegar a la chaza del muelle serán recibidos por los jefes y oficiales del departamento, presididos por el 2do. Comandante de Arsenales y una compañía de la Columna Dos de Mayo con la banda de música del mismo cuerpo.
- Este séquito lo acompañará hasta la Capital invitándose además a los señores jefes y oficiales de esta plaza.
- Al partir el tren que los conduzca, la batería de saludo hará tres tiros de cañón.
- Para el exacto cumplimiento de lo ordenado, se previene que el *Rímac* proporcionará la falúa a cargo de dos aspirantes para recibir el cadáver. Esta embarcación será remolcada por la lancha a vapor del arsenal a cargo del teniente 1° ayudante de la Mayoría recibiendo en ella a los miembros de la familia del finado.
- El *Atahualpa* nombrará de su dotación la brigada de marineros que en sus propias embarcaciones acompañará el cortejo ocupando la retaguardia las demás.
- El cadáver será tomado en hombros del muelle a la estación del ferrocarril por marineros del arsenal.
- Las embarcaciones de los demás buques de la armada, con los señores jefes, oficiales y aspirantes francos ocuparán en la línea el lugar que les corresponda atendida la clase y antigüedad de los comandantes de ellos".

El Peruano reseña que la llegada del vapor inglés *Coquimbo* al Callao, se produjo el martes 28 de octubre a 6.40 a.m., con la bandera a media asta, conduciendo los restos del teniente 1° Enrique Palacios, tal como estaba anunciado. Apenas entrado el citado vapor, los buques de guerra de la escuadra enarbolaron también el pabellón a media asta; los buques de guerra extranjeros surtos en la bahía se asociaron al duelo de la patria, enarbolando a su vez a media asta sus respectivas banderas:

"Dos horas después una comisión especial de jefes y oficiales pertenecientes a la dotación del *Oroya*, se dirigió hacia el fondeadero del *Coquimbo* con el objeto de trasbordar a ese buque los venerados restos del teniente Palacios.

La embarcación destinada a este objeto atracó al costado del *Coquimbo* y la comisión de honor vestida de riguroso duelo, visiblemente consternada, recibió esa preciosa reliquia, fruto de la abnegación y el más puro amor a la patria.

Conducido a hombros y cubierto por el pabellón nacional, el ataúd fue depositado con todos los honores del caso en la falúa que desde este momento enarboló a media asta su pabellón de popa.

A la vista de la caja mortuoria que parecía estrecha para encerrar el gran corazón de uno de los más ilustres oficiales de la marina peruana, todos, marinos y extraños a esta profesión, pusímonos de pie instintivamente y descubriéndonos la cabeza, rendimos a la memoria de la ilustre víctima, el tributo de nuestra admiración y de nuestro más acendrado afecto.

El cortejo fúnebre distribuido en una tercera falúa, siguió de cerca a la que conducía el cadáver, bogando pesadamente, pues nadie era dueño de sustraerse a las emociones de dolor, arrancadas al corazón por la solemnidad del acto, al que, involuntariamente asociábamos el nombre de todos los valientes inmolados al patriotismo en las aguas de Mejillones.

La oficialidad toda y el cuerpo de jefes y oficiales del *Oroya* recibía el cortejo, pasando al salón principal donde se depositaron en una capilla ardiente, improvisada, los preciosos restos del teniente del *Huáscar*.

El cadáver quedó custodiado por una competente guardia de la tripulación del *Oroya*".

Cabe anotar que este acto se realizaba la víspera de las honras fúnebres programadas para el 29 en la Catedral de Lima, en memoria de Grau y demás fallecidos como se ha comentado.

Los restos de Palacios permanecieron depositados en dicho transporte y recién el 5 de noviembre fueron conducidos a Lima en el ferrocarril, cumpliéndose el ceremonial antes descrito.

En esta fecha se realizaron en la Catedral de Lima funerales

solemnes y patrióticos por los heroicos jefes y oficiales que murieron gloriosamente en el sangriento combate de Angamos.

El Comercio del 5 de noviembre manifestaba, entre cosas:

"Inmensa e irreparable es la pérdida sufrida por la patria, con la muerte de sus más esforzados marinos; pero si esto es cierto también lo es que se ha retemplado el espíritu de todos los defensores de la patria, y han jurado sobre esos venerados restos, vencer o morir, de suerte que en adelante la conducta de todo buen patriota será imitar el sublime sacrificio de los héroes del *Huáscar*".

En otro párrafo decía sobre Palacios:

"Con una abnegación sublime de que tan espléndido testimonio han dado numerosos ciudadanos, el teniente Palacios abandonó una honrosa y lucrativa posesión en el comercio para inscribirse entre los defensores de la República.

No solo renunció a su sueldo en favor del Fisco, sino que mensualmente contribuía con un donativo de cien soles, de suerte que no solo con su sangre, sino con su fortuna, cooperaba a la salvación de la patria".

Los restos de Palacios fueron sepultados en el Cementerio General. No se ha podido encontrar detalles del funeral que describa el desembarco del *Oroya*, el trasbordo al ferrocarril, el desembarco en Lima, la ceremonia religiosa y el traslado al Cementerio.

9.10. REPERCUSIONES POR LA CAPTURA DEL HUÁSCAR *EN EL PERÚ Y EN BOLIVIA*

El Combate del 8 de octubre produjo en la Capital de la República diversas reacciones, unas de carácter psicológico, otras de naturaleza humanitaria y otras de carácter político y militar.

Conocidas en Lima, las noticias iniciales sobre el combate, hubo pronunciamientos periodísticos diversos que se resumen a continuación:

El Comercio, del 9 de octubre:

"Que por el tenor de los telegramas recibidos de Arica no se dudaba de la pérdida del *Huáscar*. Después de mencionar el desequilibrio entre los poderes del monitor y el de los blindados: "No nos forjemos ilusiones. Demos por perdido el *Huáscar*, y venzamos nuestra natural congoja para sacar fuerzas de nuestra misma flaqueza. El *Huáscar* era uno de nuestros elementos en la presente guerra, pero no el único por fortuna. Nos quedan otros todavía: nos quedan buques menos fuertes, pero más ligeros como la *Unión* y la *Pilcomayo*; y menos ligeros, pero más fuertes, como el *Manco Cápac* y el *Atahualpa*. Con un poco de calma y de talento se puede combinar las cualidades de estas naves, de tal manera que, aunque ninguna de ellas baste por sí sola para reemplazar al *Huáscar*,

en conjunto sean capaces de continuar hostilizando al enemigo. Nos queda un ejército numeroso, bien armado, que cada día gana en disciplina y cuyo constante afán es combatir; nos quedan fuentes abundantes de recursos, cuya forma de explotación acuerdan en estos momentos los altos poderes del Estado y de las cuales tenemos mucho que esperar aún; nos queda, en fin, la convicción de que, en estos solemnes momentos de prueba, no habrá peruano que no sacrifique todo género de intereses en provecho de la patria. Por el momento no necesitamos sino calma y prudencia. No perdamos tiempo en peligrosas recriminaciones, en lamentaciones estériles. No miremos atrás; miremos adelante. ¡Que los desastres del pasado, en vez de inspirarnos desaliento, nos retemplen y den fuerzas para buscar en el porvenir las compensaciones que el honor y los intereses nacionales exigen!"

Por su parte *El Nacional* comentaba:

"Sea de ello lo que fuere, debemos abrigar la íntima esperanza de que los tripulantes del *Huáscar*, desde el comandante hasta el último soldado, han cumplido con su deber. El Perú cuenta con una legión de verdaderos héroes para defender la integridad de su territorio. Toca a los poderes políticos, por su parte, resolver hoy mismo las grandes medidas que deben resarcirnos de la pérdida, casi total, de nuestro poder marítimo, si es que el legendario *Huáscar* ha sucumbido".

A su vez *La Opinión Nacional* manifestaba:

"El patriotismo pasa en estos momentos por suprema angustia: el telégrafo anuncia la probabilidad de una gran desgracia; pero aún no hay la evidencia de su consumación. El glorioso *Huáscar* quedaba batiéndose. El resultado no lo conocemos, pero toda conjetura parece adversa. Soportemos este golpe con resignación y valor: esa nave era el orgullo del Perú, pero no era el Perú. Aún nos queda el Perú, valiente, poderoso, abnegado: estamos todos de pie y no pudiéramos por ahora llevar la guerra al enemigo; el enemigo no puede traérnosla tampoco. Demos pues tregua al dolor y levantemos nuestra confianza".

Finalmente *El Peruano* expresaba:

"No es este el momento de averiguar quien tuvo la culpa en tal o cual incidente ni de hacer manifestaciones estériles, como sucediera en Chile a causa de la pérdida del *Rímac*. Aunque con el *Huáscar* ha perdido, por el momento, su preponderancia marítima. Serenidad y confianza: este es el primer consejo que tenemos que dar a nuestro pueblo. Unidos como estamos, sin declaraciones ridículas ni exageraciones peligrosas de plazuela, iremos adelante hasta perecer, si es posible alguna vez que un Estado perezca.

¡Cuántas hazañas en el espacio de cinco meses tenemos que imitar! ¡Cuántas páginas sublimes registrará mañana la historia!

La escuadra chilena tuvo que retroceder. Se destituyó a sus jefes. Ellos quemando lugares indefensos y asesinando seres inocentes, nosotros sal-

vando sus náufragos y respetando los intereses neutrales. La inferioridad inmensa en las fuerzas; la superioridad constante de nuestros actos. Ellos preparados hace 10 o 15 años contra el Perú, nosotros sorprendidos desarmados el 5 de abril. La campaña marítima tenía que ser terrible para nosotros porque estábamos muy débiles: solo nuestros marinos han podido sostenerla y la sostendrán".

Concluía así:

"Inspirémonos en el ejemplo del *Huáscar*: él solo con dos cañones de sistema ya antiguo, luchando contra una gran escuadra: él haciendo un tiro cada quince minutos probablemente, mientras doce cañones de grueso calibre vomitaban fuego sobre su cubierta y costados, sin contar los disparos de las corbetas: el *Huáscar*, un bergantín, cuya importancia y fama no dependía ni de sus dimensiones, ni de su blindaje, ni de su artillería, sino de Grau y los valientes que lo tripulaban, rodeado por varias fortalezas flotantes, cada una relativamente seis a ocho veces superiores a él. ¡Cuanto heroísmo Dios mío, de que no hallamos ejemplo en ninguna época ni en ningún país!

Sí, como hay fundados motivos para decirlo, la campaña terrestre va a entrar en una nueva faz, debemos felicitarnos de ello. El Gobierno, por su parte, se prepara en vasta escala: si en el océano, Chile ha hallado un enemigo heroico hasta el sacrificio, en tierra le presentaremos indudablemente un combate formidable".

Esta acción sicológica de la prensa, era muy razonable. Se trataba de no infundir pesimismo y alentar el patriotismo, pero por otro lado se hacía resaltar una contradicción: se había llegado a esta situación porque desde un inicio el poder naval peruano era inferior al de Chile. Ahora era muy inferior, y se trasladaban las esperanzas del éxito de la guerra a las fuerzas terrestres.

Todo indica, además, que *El Nacional*, hizo una censura muy fuerte contra el Comandante General de Marina, contralmirante A. de la Haza, que motivara el envío de una carta al Ministro de Guerra y Marina el 14 de octubre, con el texto siguiente, que describe los temas que esgrimiera dicho periódico en su contra:

"El periódico *El Nacional* del 13 del actual, con fines que no se ocultan a la alta penetración de VS., se ha ocupado en su editorial de atacar mi reputación como particular y como empleado público, y si en el primer caso puedo dejar la vindicación para época más oportuna, en el segundo faltaría a mi deber si no me ocupase oficialmente de hacerlo ante el supremo gobierno.

Legando al silencio todo lo que tiene relación con mi persona, no puedo dejar de desvanecer las falsas acusaciones que como empleado oficiosamente se me prodigan, con el exclusivo objeto de destruir una reputación adquirida a fuerza de constantes desvelos en mi larga carrera.

Las faltas de que se ocupan mis detractores son las siguientes:

Como Comandante General de Marina: el mal estado en que se encuentran los transportes de la escuadra; haber mostrado resistencia para entregar a la primera insinuación a la corbeta de guerra *Unión* el cañón de 40 sistema Armstrong que tiene colocado en su popa el vapor *Talismán*; no haber reemplazado hasta el día el armamento Remington del monitor *Atahualpa*; demora en la entrega al vapor transporte *Oroya* de los tubos que necesita para sus calderas; y negligencia en dar dirección al cargamento conducido por el mismo buque de Panamá.

Como Comandante General de Armas: el abandono en que existen la batería Zepita y la desentendencia en reparar la falta del cañón de Blakely de 500, malogrado en uno de los ejercicios practicados en la batería Santa Rosa.

Aun cuando US. está firmemente persuadido del estado de defensa en que se encuentran los transportes de la armada, me permito recordarle la circunstancia de haber sido necesario en varias ocasiones quitarle sus cañones para armar los puertos del Sur, siendo hoy el teatro de la guerra, es indispensable ponerlos en estado de repeler los ataques de la escuadra enemiga.

US. conoce los motivos por lo que no se ha accedido a la exigencia del cañón de 40 sistema Armstrong, que de orden de S.E. el Supremo Director de la Guerra, fue colocado como coliza en el vapor transporte *Talismán*, lo mismo que a la pretensión del Comandante del monitor *Atahualpa*, que no se ha contentado con solicitar el reemplazo de los 50 rifles Remington que S.E. el Presidente dispuso que se entregasen a la corbeta de guerra *Unión* en su última salida al Sur, sino que pretendía se le diesen carabinas de precisión sin considerar que por la escasez de ellas, ni al monitor *Huáscar* pudo proveerse de ese armamento.

Sobre los tubos que para sus calderas necesita el vapor transporte *Oroya* y destino que debe darse al cargamento que últimamente condujo de Panamá; nadie mejor que US. está al cabo de los esfuerzos que ha hecho esta Comandancia General para la adquisición de los primeros y los motivos que hayan ocasionado la permanencia de los segundos en este Arsenal.

El libramiento de los tubos me lo remitió la Dirección de Contabilidad General solamente en la noche de ayer, y en cuanto a la traslación de los artículos de guerra traídos de Panamá por el *Oroya*, se ha servido US. ordenármelo hoy con fecha de ayer.

Respecto al abandono de las existencias de pólvora, municiones y otros proyectiles que existían en la batería de Zepita en setiembre próximo pasado, por los documentos que tuve la honra de elevar al conocimiento de US. Está probado que solo se encontraban allí un número reducido de granadas enteramente oxidadas y algunos tarros de metralla inservibles, a consecuencia de haber permanecido sufriendo los embates del mar desde 1866.

No debía ocuparme de la última acusación por desentendencia de reemplazar el cañón de Blakely de 500, malogrado en los últimos ejercicios, porque lejos de merecer censura la Comandancia General de mi cargo, ha dado una prueba de su infatigable celo, al haber logrado en cuatro días trasladar del fuerte Ayacucho al de Santa Rosa, dejándolo montado y expedito para hacer fuego al enemigo, una pieza que tiene de peso 15 toneladas, ocasionando en toda la operación el módico gasto de menos de 200 soles.

Sin tratar de recomendarme por los servicios que tengo prestados desde que se declaró la guerra por el Gobierno de Chile hasta la fecha, hechos desconocidos en su mayor parte por mis acusadores, por pertenecer a las medidas secretas adoptadas por el Supremo Gobierno, solo me concretaré a recordar a US. que continuamente en casos urgentes del servicio he hecho uso de mi crédito particular para proporcionar los artículos de urgente necesidad.

Últimamente, para que US. se convenza de lo infundadas que son las acusaciones de que hago referencia, acompaño a esta comunicación los documentos que acreditan suficientemente que mis procedimientos se han limitado todo a las órdenes expedidas por el Ministerio de su digno cargo, llamando su atención sobre el informe emitido por el señor capitán de navío Jefe del Estado Mayor de las Baterías, por el cual se manifiesta la indignación con que han mirado los jefes de todos los fuertes de mi mando, la acusación hecha contra ellos por enemigos míos que hoy representan a esta provincia sin consejos.

Desearía señor general, que si no hay inconveniente se me autorice para dar publicidad a este documento y sus anexos, solo con el fin de desmentir a mis falsos calumniadores. *ANTONIO DE LA HAZA*".

Pocos días después, el 19 de octubre, de la Haza se vio obligado a enviar otra comunicación al nuevo Ministro de Guerra y Marina, general Manuel G. de La Cotera con el texto siguiente:

"Con fecha 14 del actual me dirigí al Ministerio del digno cargo de US. manifestando mis procedimientos en el doble carácter que invisto, de Comandante General de Marina y de Armas de esta provincia, motivo de las infundadas acusaciones que en el editorial del periódico *El Nacional* del día anterior, se me habían hecho por gratuitos enemigos del puesto con el que el Supremo Gobierno ha tenido a bien honrarme.

Esa comunicación fue entregada a S.E. el Presidente en propia mano por haber renunciado el cargo del antecesor de US. señor general don Manuel de Mendiburu, motivo por el cual fui autorizado para darle publicidad.

Cuando descansaba tranquilo en que desmentidas todas aquellas imposturas, se arrepintiesen mis detractores de continuar en la senda que se han trazado para llevar a cabo mezquinos intereses, al leer el mismo periódico del día de ayer (18) N° 4, 469, me he convencido que inventando nuevos cargos insisten en su propósito de hacerme aparecer

como un mal servidor, no ante el Supremo Gobierno, que en diversas ocasiones se ha manifestado satisfecho de mi conducta, sino ante mis compatriotas, censurando mis procedimientos bajo un prisma apasionado y puramente de partido; sin que para ello los arredre el efecto que puedan producir en el exterior y particularmente en la república enemiga.

La Armada a la que me es altamente satisfactorio pertenecer, al del Ejército como Comandante General de Armas de esta provincia, ni el mío permanecer en tal difícil situación, "creo un deber solicitar de US., se nombre una persona de suma confianza que con el carácter de Fiscal se ocupe de investigar todos y cada uno de mis actos; como funcionario público", para que con el resultado se declare estar satisfecho de la manera como he cumplido y cumplo mis deberes o se me aplique el condigno castigo que las leyes tienen determinadas a los malos servidores.

Espero señor general que penetrado US. de la justicia que me asiste para solicitar una medida tan necesaria e indispensable, se digne someter esta comunicación al conocimiento de S.E. el general Presidente y recabar la resolución que su alta penetración tenga a bien dictar. *ANTONIO DE LA HAZA*".

No se ha podido ubicar la decisión adoptada frente a esta solicitud, de todo derecho y muy razonable por supuesto, pero es un hecho que de la Haza siguió desempeñando ambos cargos hasta que entró la dictadura de Piérola.

Por otro lado, *La Patria* del 19 de octubre transcribió esta circular del Comandante General de Marina, del 15 de mismo mes, dirigida a los jefes de todas sus dependencias:

"El desigual y heroico combate sostenido por el monitor *Huáscar* el día 8 del presente mes en las aguas de Mejillones de Bolivia, contra toda la escuadra chilena, ha conmovido a toda la Nación.

Los nombres del ilustre contralmirante Grau y de los jefes y oficiales y demás valientes que sucumbieron bajo los fuegos enemigos, quedarán inmortalizados para siempre.

Sus hechos en tan terrible combate, aumentarán una página gloriosa en nuestra historia contemporánea y la posteridad recordará siempre con orgullo, al lado de los héroes de nuestra independencia a los que, nos dieron un día de gloria al Perú, destruyendo las naves enemigas y que henchidos de valor, abnegación y patriotismo señalaron con su sangre la huella de sus compañeros de armas y de todo peruano.

En tan difícil situación, han acordado todas las corporaciones, concejos Departamentales y Provinciales de la República y asociaciones particulares, contribuir a formar un fondo con el cual se adquieran fuerzas marítimas, para castigar la aleve arrogancia de los enemigos del Perú. Y convencido como estoy de que el Cuerpo General de la Armada, que tiene la honra de haber contado en su seno a los valientes del *Huáscar*, debe ser el primero en contribuir a tan loable fin, me dirijo a US. para

que reuniendo a los jefes, oficiales y demás individuos que le están subordinados, solicite de ellos contribuyan con la cantidad que puedan dispensar voluntariamente.

Indicando a US. se sirva contestarme con el resultado, me es grato suscribirme de US. su muy atento y S.S. *ANTONIO A. DE LA HAZA*".

No hay estadística sobre cuál fue la respuesta, excepto muy aisladas, como por ejemplo que al 17 de octubre los oficiales y tripulantes del *Chalaco* habían aportado 1,233 soles, más la contribución de los tripulantes de la *Unión* antes citada.

En cuanto a las diversas reacciones de naturaleza humanitaria, está lo acordado en la sesión del 12 de octubre, por el Concejo Provincial de Lima:

"1°. Ábrase una suscripción en toda la República con el objeto de levantar un monumento que conmemore la gloria y heroísmo con que se ha sacrificado el comandante don Miguel Grau y los tripulantes del *Huáscar* en el combate de Mejillones contra toda la escuadra chilena.

2°. El monumento conmemorará también la memoria de los oficiales que han sacrificado sus vidas a bordo del *Huáscar* en los anteriores combates.

3°. Vótese la cantidad de 4,000 soles en el presupuesto extraordinario del concejo para suscribirse al objeto indicado en los artículos anteriores.

4°. El Concejo Provincial invitará a todos los concejos de la República para la pronta y eficaz realización de este proyecto. *MANUEL MARÍA DEL VALLE.*

Adición 5°. Los hijos del contra-almirante Grau recibirán gratuitamente la instrucción primaria en la escuela municipal de pensionistas 2 de Mayo. *P.M. RODRÍGUEZ*".

Al día siguiente lunes 13 de octubre, el Ministro de Guerra y Marina, Mendiburu, se dirigió a los señores Secretarios de la Cámara de Diputados en los términos siguientes:

"El resultado funesto del combate naval del día 8 tiene a la República entregada a una profunda impresión de doloroso sentimiento; pero al mismo tiempo el ánimo incontrastable de sus hijos se eleva por instantes y crecerá de una manera prodigiosa a la medida de su patriotismo, tratándose de la honra e integridad nacional.

Entre tanto, en medio del mismo infortunio que excita más y más los sagrados deberes de todos los habitantes, tiene el poder ejecutivo uno especial que cumplir respecto de los hechos heroicos que caracterizan la bizarría y constancia con que una nave peruana supo sostener el honor de su pabellón, luchando largas horas contra poderosas fuerzas enemigas que han presenciado el inaudito sacrificio de los peruanos de todos rangos y condiciones, que pelearon hasta morir imitando el noble y singular ejemplo del contralmirante Grau.

Hay que consignar a la historia acontecimientos de tanto lustre para la República, si bien nunca será sentido cual merece.

Cree S.E. el vice-presidente preciso y obligatorio, que sin demora se

erija un monumento destinado a perpetuar de una manera indeleble la memoria de ese heroísmo, que aún sin aquella manifestación será imperecedero en los corazones de todos los peruanos.

S.E. el vice-presidente inicia por tanto ante (el) Congreso la solicitud de que se le autorice para hacer los gastos que requiere la plantificación de un obelisco análogo y propio de la gratitud nacional, en obsequio de la ilustre juventud que ha perecido en ese combate y del malogrado almirante que lo sostuvo, legando a la historia de su patria una página que lo inmortaliza como a todos los que le obedecieron y le imitaron.

Dígnese V.SS, presentar esta nota a esa honorable Cámara para la resolución que es de esperar de sus altas facultades y magnanimidad".

Por otro lado, es interesante observar la diversidad de proyectos de ley presentados al Congreso por diversos parlamentarios, solos o en grupo, que trataban diversos aspectos relacionados con los que murieron y sobrevivieron al Combate del 8 de octubre, que se reproducen en el *ANEXO E.*

Finalmente, el Congreso aprobó una ley que trató de consolidar en la medida de las posibilidades, todos los proyectos, que el Vicepresidente La Puerta promulgó el 28 de octubre de 1879:

"Art.1°. Concédese a la viuda e hijos del contra-almirante don Miguel Grau, con el goce de embarcado, el sueldo íntegro, como montepío, de la clase en que ha fallecido.

Art.2°. A las familias de los demás jefes, oficiales, guarnición y tripulantes que hayan muerto en el monitor *Huáscar*, así como a las de los aspirantes, se les concede por montepío el sueldo íntegro de la clase superior inmediata, considerándose como tal para estos últimos la de alférez de fragata.

Art.3°. Se concede una medalla a todos los que hayan sobrevivido, cuyas condiciones determinará el ejecutivo, así como el ascenso efectivo de la clase inmediata superior y a los aspirantes la clase efectiva de alférez de fragata.

Art.4°. Habrá siempre en la escuadra nacional una nave a la que se le dará el nombre de *Contralmirante Grau*. En ella pasarán revista como presentes todos los que perecieron, contestándose por el jefe más caracterizado "muerto en defensa de la patria" y "vivo en la mansión de los héroes".

Art.5°. Eríjase en los lugares más públicos de la capital de la República, un monumento en cuya parte superior se colocará la estatua del contralmirante Grau, con la siguiente inscripción: "La República del Perú a su más heroico defensor Miguel Grau" y en la base, se inscribirán los hechos gloriosos que se han realizado, lo mismo que los nombres de los demás jefes, oficiales, tripulantes y guarnición del *Huáscar*. Las dimensiones y demás particularidades del monumento y de la estatua, serán determinadas por el Poder Ejecutivo.

Art.6°. El Ejecutivo hará que se practiquen las diligencias convenientes al efecto de recoger los restos del contralmirante Grau y los demás jefes, oficiales y tripulantes, y una vez trasladados a la capital, serán depositados en un mausoleo costeado por la nación.

Art.7°. A las viudas e hijos de los maquinistas y demás empleados que se hallaban prestando sus servicios en el monitor *Huáscar* por contrata especial, se les concede como montepío el haber íntegro que les corresponda, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5° de la ley de 10 de mayo del presente año.

Art.8°. Los cirujanos que por razón de su clase no tengan ascenso, según lo dispuesto en esta ley, gozarán como sobresueldo la tercera parte del que disfrutaban el día del combate, mientras vivan; y en caso de fallecimiento se agregará dicho sobresueldo al haber que conforme a las leyes deban gozar, en calidad de montepío, sus esposas, hijos o personas llamadas legalmente a optarlo.

Art.9°. Los cirujanos y demás empleados de hacienda militar que no tenían clase con título legal en forma, tendrán como premio la que transitoriamente desempeñaban en el expresado buque.

Art.10°. La educación profesional de los hijos del contralmirante Grau y demás que hayan fallecido en el combate, se costeará por el Estado.

Art.11°. Las disposiciones anteriores son extensivas para las viudas e hijos de los que hayan fallecido después del combate a consecuencia de las heridas recibidas en él.

Art.12°. Los que a consecuencia del combate queden invalidados para el servicio, recibirán durante su vida una pensión equivalente al sueldo de la clase inmediata superior.

Art.13°. Los individuos de la tripulación y guarnición, así como los que prestaban sus servicios por contrata especial, que sobrevivan, recibirán como gratificación tres sueldos extraordinarios y el aumento del 25% en sus haberes.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para que disponga lo necesario a su cumplimiento.

Dado en la sala de sesiones del Congreso en Lima, a 25 de octubre de 1879.

FRANCISCO DE P. MUÑOZ, primer Vice-presidente del Senado. *RICARDO W. ESPINOSA*, primer Vice-presidente de la Cámara de Diputados. *LORENZO GARCÍA*, Senador Secretario. *VÍCTOR EGUIGUREN*, Secretario de la Cámara de Diputados.

Al Excmo. señor Presidente de la República

Por tanto:

Mando se imprima, publique y circule y se le dé el debido cumplimiento

Dado en la Casa de Gobierno en Lima, a los 28 días del mes de octubre de 1879.- *LUIS LA PUERTA. MANUEL G. LA COTERA*".

Quedaron algunos aspectos relacionados y que fueron resueltos el

25 de octubre mediante resolución del Congreso, comunicada al Vicepresidente La Puerta en los términos que siguen:

"El Congreso, considerando que los oficiales de marina don Guillermo García y García, don Jorge Velarde y don Carlos de los Heros, han muerto heroicamente, defendiendo los derechos de la República, en los combates de Iquique y Antofagasta:

Ha resuelto lo siguiente:

Concédese por montepío a la viuda de don Guillermo García y García, y a las hermanas de don Jorge Velarde y don Carlos de los Heros, el sueldo íntegro de la clase superior inmediata a aquella en que fallecieron dichos oficiales.

En el caso de que existan otras personas que conforme a las leyes vigentes, tengan derecho al montepío de los tenientes Velarde y Heros, ellas y no las hermanas de estos oficiales recibirán el que se concede por la presente resolución.

Dios guarde a V.E. *FRANCISCO DE P. MUÑOZ*, primer Vice-presidente del Senado. *RICARDO W. ESPINOSA*, primer Vice-presidente de la Cámara de Diputados. *L. GARCÍA*, Senador Secretario. *VÍCTOR EGUIGUREN*, Diputado Secretario.

Al Excmo. señor Presidente de la República

Lima, octubre 31 de 1879.- Cúmplase, comuníquese, regístrese y publíquese.- Rúbrica de S.E. *COTERA*".

Con la misma fecha otra resolución, como sigue:

"Excmo. señor:- El Congreso en ejercicio de las atribuciones que le confiere el inciso 23 del artículo 59 de la Constitución,

Ha resuelto lo siguiente:

El Poder Ejecutivo dispondrá que por las cajas fiscales respectivas se entreguen en el día a la madre del capitán de corbeta don Elías Aguirre, a la viuda e hijos del teniente primero don Diego Ferré y a la madre del de igual clase graduado don José Melitón Rodríguez, muertos el 8 del presente mes en el combate de Mejillones, el importe de tres sueldos como embarcados de la clase superior inmediata a aquella en que fallecieron el jefe y oficiales expresados.

Lo comunicamos a V.E. para su conocimiento y fines consiguientes

Dios guarde a V.E. *FRANCISCO DE P. MUÑOZ*, primer Vice-presidente del Senado. *RICARDO W. ESPINOSA*, Primer Vice-presidente de la Cámara de Diputados. *JOSÉ A. MORALES ALPACA*, Senador Secretario. *VÍCTOR EGUIGUREN*, Senador Diputado.

Al Excmo. señor Presidente de la República

Lima, octubre 31 de 1879. Cúmplase, regístrese y publíquese. Rúbrica de S.E. *COTERA*".

Otra de las reacciones del Gobierno ante el Combate Naval de Mejillones, se vio reflejada en la promulgación de una resolución suprema por el Ministerio de Justicia, Culto, Instrucción y Beneficencia del 13

de octubre, en torno a la educación de los hijos de los heroicos defensores de la patria, que decía:

"1°. Los hijos de los valientes tripulantes del *Huáscar* que perecieron en el combate del 8 del actual, tendrán de preferencia derecho a ocupar las becas que el Estado costea en los establecimientos de Instrucción pública para ambos sexos.

2°. Estas becas serán concedidas por el Gobierno en vista de los expedientes que los deudos de los interesados organicen por ante el Ministerio de Instrucción Pública, con los documentos que acrediten sus derechos a ser agraciados, prefiriéndose en todo caso a los que por su absoluta insolvencia no cuenten con recurso alguno para costear su educación. Rubrica de S.E. *PAZ SOLDÁN*".

Una comunicación del Ministro Paz Soldán al Rector de la Universidad, hacía un recuento de que al principio de la guerra el Gobierno había dispuesto que los alumnos continuasen sus estudios a pesar de la voluntad demostrada para formar una Columna de Guardia Cívica, pero añadía:

"Al presente, aunque la República se encuentra en estado satisfactorio para poder resistir con ventaja a cualquier ataque que el enemigo emprendiera por tierra, juzga S.E. el primer Vice-Presidente, que se vería con sumo agrado que los estudiantes del primer centro literario del país, formen una Columna llamada a combatir, la primera, contra los enemigos de la República, caso de que alguna vez pretendieran invadir esta capital. Al efecto, US. se servirá indicarles, que desde luego pueden proceder a alistarse, organizándose convenientemente conforme a las prevenciones que se harán por el ministerio respectivo".

Por su parte, el Consejo de Ministros de Bolivia, reunido en La Paz, decretaba con fecha 23 de octubre de 1879, lo que sigue:

"Art.1°. Bolivia rinde un voto de reconocimiento y de admiración al que fue don Miguel Grau, contralmirante de la escuadra peruana, y a los jefes y oficiales y demás individuos que han perecido en el monitor *Huáscar* en el desigual y heroico combate del 8 de los corrientes.

Art.2°. Se declara la República en duelo nacional.

Art.3°. Se celebrarán honores fúnebres en esta ciudad el día 25 del presente, en el templo de San Francisco, en memoria de las expresadas víctimas, y en las demás capitales de departamento a los ocho días de la promulgación de este decreto.

Art.4°. Los prefectos y comandantes generales, de acuerdo con los concejos municipales, dictarán las providencias convenientes para la solemnidad de la función funeral.

Art.5°. En homenaje a la ilustre inmortal memoria del digno comandante del *Huáscar*, su retrato será colocado en el salón del palacio de gobierno de la capital de la República, mientras la representación nacional designe el local en que definitivamente deba permanecer.

Art.6°. Los Ministros de Gobierno y de la Guerra quedan encargados

de la publicación y ejecución de este decreto. *EULOGIO D. MEDINA. JULIO MÉNDEZ.* Refrendado: *SERAPIO REYES ORTIZ* Refrendado: *MANUEL OTHON JOFRE* ".

En cuanto a las repercusiones de naturaleza militar, ellas fueron varias. Así, el 9 de octubre, el Secretario General de la Suprema Dirección de la Guerra, M. Álvarez, oficiaba al Ministro Mendiburu:

"Después del contraste que acabamos de sufrir, las medidas del Supremo Gobierno deben ser muy activas y enérgicas para hacer frente a la situación, restablecer los ánimos, darles vigor, y procurar una reacción favorable a nuestra causa. Lo primero de todo es que no falte dinero para los gastos de la guerra, y sobre tan importante materia haré presente a US. que la Comisaría está ya exhausta, y que si no se manda prontamente, un contingente, siquiera para dos meses, estamos expuestos a un desconcierto irremediable. Los enemigos han de impedirnos toda comunicación y es preciso aprovechar los últimos momentos".

En el proveido del 14 de octubre, Mendiburu consignó que en el Consejo de Ministros el envío de dinero ya estaba acordado. Sin embargo, consultadas las actas del mes de setiembre y del 1° y 4 de octubre, el asunto, si se trató no aparece consignado en ellas. Este tema del dinero, sería invocado también por Prado en más de una de sus cartas a La Puerta que se citan más adelante.

Por lo pronto, tal como correspondía a la situación, el cablegrama del 9 fue lacónico, pero trascendente. Sin embargo, ese mismo día, Prado le escribió transmitiéndole su apreciación; misiva que, por supuesto, llegaría varios días después, aún enviándola con la *Unión*.

En la carta Prado confirmaba su cablegrama con la "probable pérdida del *Huáscar*", y le adelantaba algunos detalles del parte oficial de García y García, cuya copia también remitió.

"La *Unión* comunica que ayer a las 10 de la mañana se encontraron casi sorpresivamente con la Escuadra enemiga en la costa de Mejillones de Bolivia y que fue inevitable empeñar el combate. La *Unión* pudo escapar. Mientras tanto el *Huáscar* estrechado por los dos blindados, quedaba batiéndose heroicamente con ellos muy cerca de tierra. Todo, pues, hace presumir que haya sucumbido, y más desde que hasta este momento no tenemos ninguna otra noticia de él".

Hasta aquí era la noticia, pero a continuación le confiaba su apreciación:

"Si, como es de temerse, ha sucedido la desgracia de haberse perdido el *Huáscar*, no hay más que resignarse a ella, que no se abata nuestro espíritu, y que más bien este infortunio sirva para retemplar el ardor entusiasta y patriótico en todos los corazones peruanos. En la guerra hay que contar con los reveses que son consecuencia de ella. Desde luego, proseguía, es incalculable la falta que nos hace el *Huáscar* porque aun cuando ha sido palmaria nuestra inferioridad marítima, al fin con ese

buque teníamos en jaque a los enemigos, estorbando en cuanto era posible sus operaciones y movimientos de mar, que hoy pueden efectuar con entera libertad".

En realidad así había sido hasta los cambios ocurridos en la dirección política y de mando de la Escuadra. Ya se ha visto que así no sería en el futuro, pues con el *Huáscar* o sin él, la invasión del territorio peruano por Tarapacá estaba ya decidida y se llevaría a cabo a partir del 12 de octubre.

"Esta misma situación difícil, proseguía Prado, en que nos ha colocado este siniestro, exige que en lo sucesivo se tomen cuantas seguridades y precauciones sean posibles para todo lo que haya que mandar a este Cuartel General, principalmente dinero, que debe remitirse por conducto de alguna casa extranjera de comercio de esta plaza o del de Tacna, porque es de esperarse que los chilenos bloqueen estos puertos y podrían tomarlo si no se adoptan las precauciones que dejo insinuadas.

Mando a la *Unión* al Callao porque no tiene objeto la permanencia de este buque en este puerto, pues si los enemigos vienen acá a librar un combate, correría mucho riesgo de perderse, por "ser muy largo y serle muy difícil maniobrar". Tampoco es aparente para combate porque no tiene bombas. En el Callao puede utilizársele, ya sea para que escolte a nuestros transportes que vengan al Sur, o en otras comisiones rápidas, para lo cual es bueno por su andar".

¿Quién le habrá contado a Prado las desventajas que sobre la *Unión* comentaba? Y en cuanto a las bombas, también hay una ligereza, pues sí contaba con ellas.

Luego expresa Prado, haber dispuesto que la *Unión* condujera a Mollendo a los prisioneros del regimiento Carabineros de Yungay, conforme se ha visto en párrafos anteriores. La carta tiene una *post-data* referente al envío de lancha-torpedo, que también se ha tratado.

En otra carta de fecha 12, Prado se refiere a un cablegrama de ese día anunciando la presencia en Iquique de los buques *O'Higgins* y *Loa*, cuyos oficiales se encargaron de difundir noticias inexactas, conforme se ha comentado, excepto dos: la muerte de Grau y la captura del monitor. Pero éste no había quedado en estado inservible, pues para la data de la carta, estaba en pleno viaje hacia Valparaíso por sus propios medios. Añadía, sin embargo, otra apreciación:

"No hay duda que en esta vez hemos estado muy desgraciados; precisamente la expedición que ofrecía menos riesgos, dada la situación de la Escuadra enemiga que era conocida, ha tenido sin embargo un resultado tan desastroso y no se explica cómo el *Huáscar* que anda más que los blindados, pudo ser aconchado y obligado de un modo inevitable a empeñar combate. Todo esto no es sino pura fatalidad".

Quizás la expresión "la expedición menos riesgosa" podría aceptarse para antes de su salida el 30 de setiembre, pero no a partir del 5 de octubre, cuando Prado tiene una demostración clara del estado operativo de la Escuadra chilena y su nueva actitud, al presentarse en Arica. Ahí estuvo el *Cochrane*, del cual tenía información haber estado en reparaciones en Valparaíso por casi un mes. Ahí estuvo la *O'Higgins* después de varios meses de ausencia en el norte. Ahí estuvo el *Blanco*, respecto del cual el cálculo de velocidad era correcto. Pero desde el momento en que es evidente la interposición de la escuadra chilena entre el GT-5 y Arica, debió cambiar Prado su parecer a "ser la expedición más riesgosa".

Pero Prado no podía con su genio, y por ello en esa misma carta del 12, escribió a La Puerta:

> "Por otro telegrama, he pedido también a usted hoy que vengan inmediatamente la *Unión* y el *Oroya* y la lancha-torpedo. Confío en que zarpen sin pérdida de tiempo, trayendo cuantos elementos sea posible, entre ellos algunos torpedos sueltos de los que hay en el Callao, pues estamos en el caso de intentar un audaz golpe de mano que acaso cambie nuestra situación".

Parece que Prado andaba desinformado. Así, pedía el envío de la *Unión* que había salido de Arica el 10. Se ha visto en párrafo anterior el estado en que la corbeta llega al Callao ese mismo 12, en cuanto a la planta de ingeniería, y que lo habría de retener en el Callao hasta los primeros días de noviembre; o ¿esperaba que la *Unión* sería reparada rápidamente y acompañase no al *Oroya* sino a otro transporte, pues estaba en reparación? ¿Fue acaso que por haberse librado la *Unión* de la persecución el 8, era ello prueba de un excelente estado de la planta de ingeniería, y que por ello tanto García y García como Prado estuvieran convencidos de ello?

Finalmente Prado concluía su carta así: "Es un hecho que los enemigos están preparándose para efectuar un movimiento serio por aquel lado (Tarapacá)". En esto no se equivocaba y en menos de tres semanas se materializaría la invasión por Pisagua.

El 13 de octubre, en otra carta a La Puerta, Prado le comentó: "Reducidos hoy a hacer la guerra puramente terrestre, no procede calcularse hasta cuando se prolongará ésta"; y luego de exponerle la deficitaria disponibilidad de munición en comparación con aquella de los chilenos, concluía:

> "Como la salvación espero la lancha-torpedo que debe venir con los buques que he pedido (*Unión* y *Oroya*). La otra lancha venida en piezas de Panamá debe también armarse precisamente allí (Callao), para enviárme-

la enseguida, pues si viniera desarmada no habría cómo armarla aquí, al paso que en el Callao existen los medios de hacerlo fácilmente".

Obviamente, Prado se refería a la segunda de las lanchas-torpedo Herreshoff, de las cuales se ha tratado en párrafo aparte. Pero esta visto que sus esperanzas de neutralizar al poder naval chileno se basaban en los torpedos, lo cual negaba a la tal esperanza el éxito. Y es así porque en otra carta del 24 de octubre manifestaba:

"No nos queda por ahora más que los torpedos para combatir el poder marítimo del enemigo, y necesitamos sacar de este único elemento todo el provecho posible, usándolo con oportunidad. En el Callao hay dos vaporcitos remolcadores *Lima* y *Manabí* que me aseguran son bastante ligeros. Será conveniente hacerlos examinar, y si rinden un andar de 12 a 13 millas es menester hacer todo esfuerzo para la conducción y aplicación de torpedos".

Esta carta fue leída en la sesión del Consejo de Ministros del 4 de noviembre por el general La Cotera, a pedido especial del Vice-Presidente La Puerta, quien no asistió por encontrarse enfermo. El acta consignó:

"Leyó una carta en la cual se manifiesta que es necesario adquirir sin pérdida de tiempo dos pequeños vapores remolcadores y se indica de donde y como pueden adquirirse. El Consejo por unanimidad de votos, autorizó al Señor Ministro de Hacienda, Dr. Químper, para que interviniese en la negociación hasta que quedase terminado de un modo satisfactorio".

No hay información acerca del proceso de su adquisición, pero en las Fuerzas Sutiles creadas en 1880 figuran los vapores *Lima* y *Tocopilla* (ex-*Manabí*).

En su carta del 23 de octubre, Prado recomienda a La Puerta atender al envío de víveres, algo escaso en esos días, y que sería "la mayor calamidad que llegase a faltar el sustento del Ejército". Continuaba su carta así:

"Según las noticias de este vapor, que confirma las que ya teníamos de antemano, y últimos aprestos que hacen los enemigos, parece cosa resuelta que nos invaden próximamente con su ejército. Si como presumo tienen el plan de desembarcar por Sama o Ilo, mi situación sería bien apurada, porque no tengo aquí la suficiente fuerza de línea para resistirlos.

Lo que no admite duda es que la invasión debe hacerse precisamente por uno de estos puntos: por el departamento de Tarapacá, por este de Tacna o por Ancón. Es por esto que en previsión de que pudieran elegir este último lugar, le he dirigido hoy un telegrama dándole la voz de alerta, e informándole al mismo tiempo que es posible aparezcan por el Callao la *O'Higgins* y la *Magallanes* que fueron avistados del Morro (de Arica) antes de ayer muy tarde y que desaparecieron en la noche sin saberse el rumbo que hayan tomado".

La idea de lo sucedido con el *Huáscar* no lo dejaba, y así dice en su carta citada:

> "Es un hecho que la desgracia del *Huáscar* no ha debido acontecer, pues durante la travesía al Sur se descompuso dos veces la máquina, sufriendo una interrupción de cuatro horas, con cuyo incidente "debió haberse regresado", dando por terminada la comisión. Pero sin embargo siguieron adelante, y es pues la fatalidad la que ha determinado este desastre que no lamentaremos bastante".

El *Huáscar*, en efecto, hubo de detenerse dos veces, según lo informado por Aurelio García y García y por Carbajal. Pero parece que no entendió bien cuando es que se manifiestan esos desperfectos. Ellos suceden después de incursionar en Tongoy y "estando ya de regreso", y no cuando iban hacia el Sur. Quizás Prado quiso significar que al regresar no debió entrar a Antofagasta.

En otra carta del 24 de octubre, Prado comenta que a estar por la información obtenida del vapor de la carrera *Lima*, procedente del Sur, al inicio del combate el *Huáscar* experimentó una descompostura en su máquina. Para esta fecha, 24, es probable que Prado ya tuviese en sus manos los partes peruanos de fecha 16 de octubre de: Carbajal, de Gárezon y de MacMahon. En ninguno de ellos se menciona falla alguna de la máquina al inicio del combate. Lo que sí se menciona en otros escritos es el tiempo muerto para pasar al gobierno con la rueda de combate, o de un accidente que ocurriese en esa circunstancia, produciendo una guiñada a estribor, ya comentada:

> "No obstante, continuaba Prado, la lucha se mantuvo con honra, hasta que un proyectil enemigo penetrando en la torre hizo explosión dentro de ella, matando a todos los artilleros. Rotos los guardines, ya era imposible el gobierno del buque y a pesar de esto se probó manejarlo por medio de aparejos, pero la gente que con tal objeto salió a cubierta fue barrida por la metralla".

De la descripción que se ha hecho del combate, dos fueron los impactos que afectaron la eficacia de la artillería. Uno en el Departamento de la Torre, y la gente que pereció fue la que operaba los winches para ronzar la torre. El otro fue en la torre de artillería que inhabilitó el cañón derecho y que también produjo bajas entre los artilleros. En cuanto a la avería del guardín y el manejo por aparejos es correcto; en cuanto a la gente que acudiera a ellos, no tenía que circular por la cubierta, pues podía hacerlo por la cubierta inferior, a salvo. Luego continúa Prado:

> "Como último recurso, ya que el combate era insostenible, los oficiales hicieron abrir las válvulas de inmersión, y el buque se hubiera hundido a no ser por el elemento extranjero de la tripulación que hizo señales

al enemigo, para que viniera a apoderarse del monitor, como en efecto sucedió, encontrándolo con dos pies y medio de agua en el fondo".

Como se ha visto al tratar del combate, el *Huáscar* no tenía "válvulas de inmersión". La explicación de cuando, quien y como se ejecutó la orden de "abrir válvulas", no requiere de repetición. Según el parte de Gárezon, la sentina tenía ya 3 y½ pies de agua y no 2 y ½. Ninguno de los partes peruanos consigna que los "extranjeros" hicieron señales al enemigo para que fueran a apoderarse del monitor. Acá parece que Prado solo reproduce lo consignado en documentos chilenos. En otro párrafo Prado se refiere a Palacios, y escribe:

"El teniente Enrique Palacios, el último que tomó el mando del *Huáscar* hasta que cayó acribillado de heridas, vino muy grave en el vapor *Lima* (léase *Coquimbo*) y murió a las pocas horas de haber llegado a Iquique. Su cadáver lo conduce este mismo vapor, y de oficio doy cuenta al Ministerio de los antecedentes que mediaron para que las autoridades chilenas le permitieran venir al Perú".

En el párrafo pertinente se ha tratado de como resultó herido Palacios y como fue que se decidió viajase al Callao en el *Coquimbo*, su atención médica, y su inevitable deceso. Definitivamente, Palacios en momento alguno asumió el comando del monitor, pues Gárezon era más antiguo.

En el último párrafo de su carta del 22 de octubre, Prado se refiere a las proclamas que él y Daza habían expedido; al dinero recibido y agotado y la necesidad de enviarle otra remesa; la llegada del vapor *Belle* para Chile con pertrechos, que sería armado en guerra. Recibiría después el nombre de *Angamos*. Finalmente, recomendaba se nombrara a Carlos Ferreyros comandante de la *Unión*, "un jefe inteligente y valeroso y que se ha portado perfectamente en cuantas comisiones se le han encomendado hasta ahora", y que se nombrase comandante de la *Pilcomayo* a J. A. de la Guerra, capitán de puerto de Iquique, "que ha mandado antes esa cañonera, portándose igualmente bien. Este arreglo me parece muy conveniente para el mejor servicio de nuestros buques". Así no sucedería, como se verá en su oportunidad.

Respecto al vapor *Belle*, ello había sido informado al Ministro de Guerra y Marina antes del 8 de octubre, por parte del Ministro Irigoyen, a raíz de una comunicación del 1° de setiembre del 2do. Vice-Presidente Canevaro, de cuyo contenido quedó enterado el Consejo de Ministros en su sesión del 4 de octubre. En su carta, Canevaro daba cuenta de que por fuente confiable conocía que el citado buque tenía un andar de 15 m.p.h., se le estaba preparando para recibir artillería y emprendería de inmediato su viaje al Pacífico. Canevaro daba cuenta también haber comisionado al capitán de navío F. Alzamora a que buscase otro vapor

de igual o mayor velocidad, habiendo 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 artillería gruesa. Pero la falta de fondos no le permitió comprarlo de inmediato y en consecuencia escribió al Ministro en Francia Goyeneche dándole toda la información a fin de que se encargase de su compra, conforme a las instrucciones y poderes que tenía del Gobierno. Discutido el asunto, el Consejo de Ministros acordó por unanimidad:

"Que inmediatamente se dirigiese al Segundo Vice-Presidente, señor Canevaro un telegrama por conducto de su hermano don Rafael para que procediese a la compra del expresado vapor *Malvina*, disponiéndose al mismo tiempo que por el Ministerio de Hacienda se impartan las órdenes necesarias para la entrega al señor Canevaro de la suma de 39,000£, precio que se ha pedido por el citado vapor".

Fue uno de los tantos buenos deseos en la adquisición de naves, pues no hay noticia alguna de que se realizara su compra.

En una de sus últimas cartas a La Puerta, del 27 de octubre, antes del desembarco en Pisagua, escribía Prado:

"La impresión profunda que causó en mi ánimo el desastre del *Huáscar* ha pasado y he podido sobreponerme; a lo que no puedo sustraerme es a la mortificación que me producen las contrariedades, ya por la mala salud, ya por la falta de los elementos indispensables para satisfacer las necesidades del Ejército, en circunstancias en que el enemigo puede presentársenos de un momento a otro. Espero pues, con vivo anhelo, el envío de los pedidos que últimamente tengo hechos".

Cinco días después quedarían despejadas sus dudas, por el sitio que menos imaginara.

Se ha visto la ansiedad de Prado por recibir pertrechos para el Ejército, en particular víveres, municiones, dinero y torpedos, a ser llevados por el *Oroya* y *Unión*, lo que no podía cumplirse por estar en reparaciones. Por otro lado, el *Chalaco* también estaba en el mismo proceso. En cuanto al *Talismán,* Prado consideraba arriesgado su envío.

En la sesión del Consejo de Ministros del 4 de noviembre, bajo la Presidencia de La Cotera, pues La Puerta continuaba enfermo, se dio lectura a telegramas del Director de la Guerra, pidiendo el envío de pertrechos. El acta consignó lo que sigue:

"Los señores Ministros de Relaciones Exteriores y de Hacienda, respectivamente, manifestaron que mientras se alistaban nuestros transportes y la corbeta *Unión* en actual compostura, habían pensado remitir esos pertrechos en un buque mercante que para el efecto solicitaron de la Compañía General de Vapores, que fletase una nave para que sin

demora zarpase al Sur; que ofrecieron la retribución que quisieran y que no había admitido la Cía. ninguna propuesta".

Bueno es recordar ahora, que la P.S.N.C. había declarado más de una vez su "neutralidad" y acceder a ese transporte sería correr un riesgo al que no estaba dispuesto a afrontar. Resaltaba pues la situación de dependencia en el transporte por la falta de una marina mercante a vapor, exactamente opuesto a lo ocurrido en Chile.

Continuando el debate de la sesión del Consejo de Ministros:

"El señor Ministro de Justicia indicó, que, supuesto que el transporte *Chalaco* era el único expedito para desempeñar la comisión, debía darse conforme al telegrama recibido pocos momentos antes de este acuerdo, la orden respectiva para que zarpase con los pertrechos que tenía a su bordo y los más que fuese posible embarcar prontamente. El señor Presidente del Consejo contestó que la salida del *Chalaco* era muy riesgosa porque los enemigos, según la "opinión de los marinos", debían tener cruceros por lo menos hasta la altura de Arica y que la presa sería segura y los resultados fatales. Replicó el señor Ministro de Justicia que era preferible a la inacción o demora, correr el riesgo. Discutida suficientemente la materia se acordó hacer al Director de la Guerra el siguiente telegrama: "*Chalaco* listo para zarpar en la noche. *Unión* lista para zarpar en la noche del viernes 7. Elija y conteste". Con lo que concluyó la sesión quedando acordado poner en conocimiento de S.E. todo lo deliberado y proceder según la contestación que se dé al citado telegrama".

No se tiene conocimiento de la respuesta, pero en efecto, zarparon en la mañana del sábado 8 de noviembre.

Otra de las medidas militares que respondía a la psicosis de una expedición contra Lima y que consigna *La Patria* del 20 de octubre, es la resolución suprema del 18 de octubre, que decía:

"En atención a que en las actuales circunstancias es necesario el concurso de todos los militares que estén expeditos para ser ocupados; declárese en servicio activo a todos los jefes y oficiales que gozan de licencia indefinida; y se dispone que los que se encuentren en esta capital y sus inmediaciones, se presenten en el día al Estado Mayor General para que se les designe colocación, haciéndolo ante las respectivas prefecturas; en la inteligencia de que los que no verifiquen, serán borrados del Escalafón General del Ejército. Comuníquese. Rúbrica de S.E. *COTERA*".

En cuanto a las Proclamas de Prado y de Daza, su contenido es el que se consigna a continuación. *El Peruano* del 27 de octubre transcribe la que Prado dirigiera desde Tacna el 14 de octubre:

"El Director de la Guerra
A la Nación y al Ejército Aliado
Conciudadanos:

El *Huáscar* ha sucumbido heroicamente después de una carrera de proezas. Ha llenado con sus hechos la América y el Orbe, y ha termina-

do sus brillantes horas con una hazaña que consignará la historia entre las más grandes hazañas. Cada latido del corazón de los héroes que lo tripulaban era un juramento de vencer o morir, lo han cumplido.

Ante dos blindados excesivamente superiores y tres buques más, el *Huáscar*, solo, tenía que perecer, y ha perecido, llenando de gloria a su patria. El triunfo, en verdad, es nuestro; honra y gloria hemos ganado nosotros: un casco destruido ha tomado el enemigo.

Como los del *Huáscar* son nuestros marinos y soldados, no piensan en la pérdida de una nave, sino en la patria que defienden y en vengar la sangre de sus hermanos.

Si bien es un revés la pérdida de una nave, no debemos extrañarlo, porque los reveses son naturales en la guerra y lejos de abatir fortifican el valor y estimulan el patriotismo.

El heroico contra-almirante y sus denodados compañeros han demostrado en este encuentro, que el Perú, más que en un frágil barco, fía en el valor incontrastable de sus hijos.

Iremos a levantarles un monumento allí mismo donde han regado con su sangre el cimiento de su imperecedera gloria.

Bolivia, nuestra aliada, contempla satisfecha el sublime arrojo de nuestros marinos, y sus matronas habían enviado a nuestro ilustre almirante el lábaro de su destino, que le imponía vencer o morir.

Con este sacrificio la alianza se estrecha aún más, y dos naciones pelean unidas no solo por sus derechos sino por vengar a sus defensores.

¡Marinos! Vosotros no necesitabais del ejemplo de vuestro valiente contra-almirante; pero si a él le cupo ofrecéroslo, ninguno de vosotros podrá opacar el lustre con que ha hecho brillar vuestra carrera.

¡Soldados! El mar no es por ahora nuestro; pero desde Ayacucho habéis aprendido cuál es por tierra el "paso de vencedores".

¡Grau y compañeros! Anegada en llanto la patria os bendice. ¡Felices vosotros que os habéis hecho dignos de la admiración y gratitud nacional!

¡Bolivianos y peruanos, soldados y marinos! ¿Quién de vosotros no querrá ser como Grau? Tacna, octubre 14 de 1879. *MARIANO IGNACIO PRADO*".

Por otro lado, también emitieron proclamas, con fecha 13 y 14 de octubre el General en Jefe de los Ejércitos Aliados del Sur, general Juan Buendía, desde Iquique, y el general Prefecto del Departamento de Tarapacá, general R. López Lavalle, también desde Iquique, respectivamente. La del primero para el pueblo, decía:

"Compatriotas: Después de tener lugar en el mar, durante seis meses, aterrorizados a un enemigo excesivamente superior por su número como por el poder de los elementos de que dispone; de haberle hundido y apresado naves y a todos aquellos que las tripulaban; de haber libertado nuestros puertos de aleves y cobardes hostilidades; y, en fin, después de haberlo humillado con altos ejemplos de inteligencia, intrepidez y gallardía,

que han conquistado a la marina peruana la simpatía y admiración del mundo entero, los marinos del *Huáscar* han sucumbido escribiendo con su sangre una de las páginas más gloriosas que registra nuestra historia.

No es posible caer defendiendo la patria de una manera más heroica y sublime que como ha caído sobre la cubierta del *Huáscar*, al pie del pabellón nacional, aquel grupo de nobles y dignísimos patriotas.

Ciudadanos: ¡Gloria eterna, inmarcesible, a la memoria de los mártires que se han sacrificado en defensa de la honra, derechos e intereses de dos naciones hermanas!

Pueblos del heroico Departamento de Tarapacá: En la hora no lejana del combate, los soldados de los ejércitos aliados sabrán vengar este infortunio que ha venido a enardecer su espíritu y a poner de nuevo a prueba vuestra nunca desmentida abnegación y patriotismo; ellos seguirán la senda que les dejan trazada esos valientes, por la cual, triunfando o muriendo, se va a la gloria".

Y en otra dirigida a la fuerza de su mando, Buendía decía:

"Compañeros y amigos: Los últimos acontecimientos de la guerra nos imponen grandes deberes y esfuerzos dignos de nuestras glorias y de nuestros héroes.

Las ilustres víctimas del *Huáscar* dejan una página gloriosa en la historia de nuestras guerras nacionales; sus nombres inmortales viven en la gratitud de los contemporáneos y pasarán a la admiración de la posteridad; pero han hecho más: ellos han impuesto con la severa majestad del ejemplo, la abnegación de sus virtudes, el heroísmo de sus actos y el esfuerzo de sus empresas eminentes.

La historia de todas las guerras se compone de victorias y contrastes; porque la suerte de las armas quiere a veces poner a prueba la fibra del sentimiento nacional y las virtudes cívicas de un pueblo para acordarle con su merecimiento la victoria decisiva.

Soldados del ejército aliado: ¡Felices las naciones que aún en las peripecias adversas de la guerra, se cubren con las glorias de sus hijos y entregan a la admiración del mundo el nombre de sus ilustres patricios!

Grande e intenso es el sentimiento de justicia que infunde nuestra causa; profundo el odio que ha llegado a inspirar esta guerra de conquista ultrajante, y severa la autoridad moral que ella nos da, cuando vemos que al enemigo le faltó siempre arrojo para empeñar combate con fuerza siquiera equilibrada.

¡Fuele necesario aglomerar toda su escuadra para batirse contra un buque! ¡llevaron sus pedazos, pero dejaron la gloria a nuestra patria y la palma inmortal a nuestros héroes!

Ahora ya sabéis cómo se baten: sabéis que os reconocen hermanos de los héroes: tenéis sobre ellos la superioridad moral de la justicia, porque es justa y santa la causa de Bolivia y del Perú.

Soldados: La inconciencia de los usurpadores aumentará el pavor que

sabremos influirles en los combates. Mantened el espíritu con que iniciasteis la lucha, ya que no es posible enardecerlo más. Recordad los deberes que tenéis que cumplir, como el ejemplo que tenéis que imitar, conservando las virtudes de la disciplina. Yo estaré a vuestro lado, y os prometo que nuestros hermanos serán vengados y con ellos la patria y sus ultrajes".

En cuanto a la proclama del Prefecto López Lavalle, decía así:

"Conciudadanos: es deber mío dirigiros una palabra de aliento en estos instantes de solemne prueba para el patriotismo.

La desastrosa desaparición de nuestro glorioso monitor *Huáscar*, es ciertamente una desgracia que nunca será bastante bien llorada por la República; pero, tened en cuenta que las victorias son más grandes mientras son mayores los sacrificios y más fuertes las calamidades.

Tarapaqueños: La adversidad fue siempre el móvil poderoso que levantó el espíritu de los pueblos viriles y abnegados.

No hay poder humano que sea capaz de vencer a dos millones de ciudadanos que saltan a la arena del combate en defensa de la sacratísima causa del derecho.

Acaso era necesario que los héroes del *Huáscar* sostuvieran esta lucha titánica que los ha hecho sucumbir, para que la mano de la gloria escribiera sobre los mares del Pacífico, el modo cómo saben batirse los peruanos cuando se baten por la justicia y la patria.

Compatriotas: El camino que debéis recorrer está trazado. Habéis dado al mundo la medida de vuestro valor, y en breve se os presentará la ocasión de repetir estos ejemplos sublimes en los campos de batalla. Los pueblos que así pelean son invencibles.

Retemplad vuestro entusiasmo, que la Providencia jamás abandona a los caprichos del destino los grandes principios de las naciones".

Por su parte, desde Tacna, Daza también emite dos proclamas: fechadas 14 de octubre, una para el pueblo boliviano:

"El Capitán General de Ejército al Pueblo Boliviano

Compatriotas:

El justo tributo de sentimiento que debemos a la memoria del heroico Grau, de sus compañeros ilustres y de la gloriosa nave en que sucumbieran, debe abrir paso al deber que nos impone tan brillante sacrificio. Nunca el martirio es estéril y menos para las grandes causas de la humanidad.

La suerte de dos naciones cuyo espléndido futuro está indisputablemente marcado en las condiciones de su existencia, no puede nunca depender del cruento sacrificio de una sola nave, no: Son muy altos sus intereses, muy grandes sus destinos, para vincularse a tan pequeño accidente.

Era un hecho inevitable el que ha acontecido. El retardo de la catástrofe ha arrojado regueros de luz y gloria sobre el camino del temido monitor. La nación egoísta y sorda que nos hace la guerra, estaba de largo tiempo preparada al retarnos a duelo. Los elementos bélicos con

que entonces contábamos, eran nulos ante sus aprestos. El *Huáscar* entraba en ese número.

Habría caído antes si en ese nido de piratas hubiera la intrepidez y abnegación que solo inspira la justicia. Hoy ha caído después de aplicar a sus verdugos la candente marca del baldón.

Bolivianos:

Hoy empieza la guerra. Los esfuerzos que tenemos que emplear no están consumados. Seranlo en breve. La pérdida del *Huáscar* obtendrá tremenda reparación, tan grande como lo pide la causa de dos naciones hermanas, tan noble y heroica como la inmolación abnegada de Grau y sus tenientes; tan terrible como debe ser el castigo que reciba ese pueblo, que conculca la ley de Dios y de las naciones.

En la hora de la prueba necesitamos hacer ostentación del patriotismo sublime, que es la dote más relevante de nuestro pueblo. ¡No desmayar! Mostrarnos los mismos que aquellos que por darnos patria lucharon quince años; haciendo de cada estepa y de cada colina, un campo de batalla; de cada peñasco una fortaleza, de cada hombre un soldado, de cada soldado un héroe. Mostrarnos los mismos que han obtenido, hasta de boca de nuestros enemigos, el título de guerreros sobrios, resignados y aguerridos.

Con el ejercicio de estas tres virtudes, conciudadanos, el triunfo definitivo siempre será nuestro. Lo sabéis y os lo prometo.

Mientras llega ese día de la reparación, bolivianos todos, de pie para saludar la memoria de Grau; de pie para mirar el combate de uno contra diez; de pie para ver surgir del abismo que se engulle a tantas almas espartanas sobre el casco acribillado de un buque, la luz de la gratitud de dos pueblos, precursora de la corona de gloria que les discierne la admiración del mundo, y de la inmortalidad que tan temeraria y noblemente conquistaron.

¡Gloria al *Huáscar*!

¡Gloria a Grau y sus compañeros!

Honra al Perú !Viva la alianza! Tacna, octubre 14 de 1879. *H. DAZA*".

La otra proclama de Daza a los efectivos militares en Tacna:

"El Capitán General Presidente de Bolivia a su Ejército

Soldados:

¡El *Huáscar* sucumbió! La imborrable estela del denodado monitor guiará las naves y las huestes aliadas a la gloria que para los pueblos nunca vienen sino después del martirio.

El héroe del Pacífico, la grande alma de Grau y sus inmortales compañeros nos dejan un elocuente ejemplo que imitar. Cayeron como sucumben los semi-dioses, no sujetos por la mano del genio ni ante los esfuerzos nobles del valor, ni ante ningún acto que infunda respeto. Cayeron aplastados bajo el peso de la fuerza bruta, diez veces superior y cobarde para herirlos.

Compañeros de armas:

Los que así pelean y sucumben merecen bien de su patria. Merecen nuestras bendiciones y el tributo de nuestra sangre para vengarlos. Merecen honra y fama del mundo, que se inclinará con respeto ante su tumba y aprenderá en ella a acatar la noble bandera que les sirvió de sudario: la causa justa y santa tan bizarramente defendida en espléndido holocausto.

Ciudadanos armados:

Tenemos en los hechos imperecederos de la marina peruana un noble estímulo a vuestro reconocido valor y nunca desmentido patriotismo.

¿Quién se atrevería a retroceder ante ejemplo semejante?

¡Adelante! La sombra de Grau y de sus dignos compañeros nos enseña el puesto que debemos ocupar y la manera como debemos combatir.

Amigos:

¡Gloria al *Huáscar*! Frágil nave que apenas se dejaba ver antes en la inmensidad del océano por el eco de sus cañones, que escribían en el espacio sus hazañas, hoy es una constelación radiante en el magnífico cielo de los incas.

¡Adelante! A la luz de su gloria ¡Adelante! Hasta vengar su victimación. ¡Adelante! Hasta castigar la soberbia de ese pueblo insensato que quiere imponernos como ley el inmoderado apetito de su codicia, para arrebatarnos suelo, riquezas y vidas, toda la herencia de nuestros mayores.

Contad con el triunfo, os lo asegura vuestro compañero. *H. DAZA*. Cuartel general, en Tacna a 14 de octubre de 1879".

Desde el punto de visto político, las cosas no eran tan simples. Por lo pronto, de la recopilación de las actas del Consejo de Ministros, se observa que en el día que se recibió el telegrama de Prado anunciando la infausta nueva, éste no se reunió para considerar sus consecuencias, ni en los días que siguieron. Por el contrario, el Ministro de Guerra y Marina, general M. Mendiburu renunció y ello creó crisis ministeriales sucesivas, como se ha visto al tratar de las gestiones para canje de los prisioneros; siguió una demora de semanas en conjurarlas, que se sintetiza en el cuadro de la página siguiente.

Por su parte, el Ministro inglés Saint-John, informaba el 29 a su Gobierno, sobre las repercusiones en Lima al conocerse la captura del *Huáscar*. Se produjo, decía, una crisis ministerial, al renunciar el Ministro de Guerra y Marina y Presidente del Consejo de Ministros, general Mendiburu, encargándose al general La Cotera, en la misma cartera, la formación de uno nuevo. Era 29 de octubre y no había conseguido formarlo, y aunque fueron designados los Ministros de Relaciones Exteriores y de Justicia, "su incapacidad fue demasiado aparente como para que permanecieran en el puesto solo unos cuantos días". Describe así el desgobierno reinante:

Cartera	Sesión del 16 de octubre	Sesión del 28 de octubre	Sesión del 1° de noviembre
Presidente del Consejo de Ministros y Ministro de Guerra y Marina	General Manuel González de la Cotera	General Manuel González de la Cotera	General Manuel González de la Cotera
Ministro de Relaciones Exteriores	Dr. J.E. Guzmán	Dr. M. Irigoyen	Dr. R. Velarde
Ministro de Gobierno	Dr. J.E. Guzmán*	Dr. A. Arenas	Sr. B. Elguera
Ministro de Justicia	Dr. J.V. Arias	Dr. Ramón Ribeyro	Sr. A. Quiroga
Ministro de Hacienda	Dr. J.V. Arias*	Dr. A. Denegri	Dr. José María Químper

(*) Accidental

"Vice-Presidente enfermo sin poder atender los asuntos del país. General La Cotera, Ministro de Guerra y Marina, no está considerado un hombre eficiente. Todo parece estar en estado caótico. No hay ningún general nombrado para comandar el ejército; nada se ha hecho para aumentar sus fuerzas o para fortificar la ciudad, a pesar de que se cree que los chilenos están preparando una expedición para atacar la Capital. Recibí noticias de Antofagasta que los chilenos están preparando una formidable expedición que se espera que partirá durante la primera semana de noviembre, y que están tratando por todos los medios de separar a los bolivianos de su alianza con el Perú. Parece que el Perú estuviera atacado por parálisis; el mismo pueblo está tan indiferente hacia el futuro como las clases gobernantes, quienes se ocupan más de sus ambiciones personales que del bienestar del país".

Esta era una opinión algo sesgada, porque en cuanto a medidas militares, algunas se dieron como se verá más adelante. Pero era evidente que la pérdida del control del mar, había causado un maremoto cuyo oleaje afectaría a todos los factores de la guerra. Se aprecia también que la información sobre la expedición a salir de Antofagasta, era correcta.

El 5 de noviembre, en otra comunicación a su Gobierno, Saint John informaba que el 19 de octubre juramentó el nuevo Gabinete Ministerial, pero que solo duró en sus puestos un día, al producirse otra crisis ministerial. La causa decía fue la "negativa del general La Cotera de informar a sus colegas las medidas que estaba tomando para la defensa de la Capital contra el amenazador ataque de las fuerzas chilenas". Concluía manifestando que finalmente se había for-

mado otro gabinete encabezado por el general La Cotera, aunque "ninguno de los nuevos Ministros, goza de la confianza del país".

Por otro lado, el coronel de Caballería de la Guardia Nacional y Prefecto de Lima, don Manuel Antonio Villacampa, decretó con fecha 14, lo que sigue:

"1°. En el término de tres días, contados desde la fecha, todos los hombres expeditos para tomar las armas, se presentarán, por ahora, en número de 2,000 hombres para ser enrolados provisionalmente en los cuerpos de los batallones Callao N° 4 y Paucarpata N° 14.

2°. Tan luego que se haya presentado el expresado número de hombres, se formarán cuatro batallones de línea con los jefes y oficiales que el Supremo Gobierno tenga a bien designar".

Otra medida sobre la guerra se refiere a la instalación el 25 de octubre de un organismo denominado "Junta Consultiva de Guerra", llamada, como se dice, a prestar grandes e importantes servicios, inspirándose en su experiencia profesional y en la solemnidad de las circunstancias, con la asistencia de los generales siguientes: Generales de división: José Rufino Echenique (Presidente) y Fermín del Castillo; generales de brigada: Pedro Cisneros, Miguel Medina, Pedro Diez Canseco, Ramón Vargas Machuca, Rudesindo Beltrán, Andrés Segura y Francisco Diez Canseco. No existe información en cuanto a la labor desempeñada por esta Junta.

En su editorial del 28, *El Peruano* trata de los "Cuerpos Voluntarios", y al respecto expresaba:

"La defensa nacional, en este momento grave y solemne para la República, reclama el esfuerzo entusiasta y valeroso de todos los ciudadanos para robustecer la acción gubernativa y rechazar cualquier agresión que intentase el enemigo contra la metrópoli de la nación.

Pero no basta la acción gubernativa y sus poderosos esfuerzos, para organizar militarmente en breve término a todos los ciudadanos, que inspirándose en las exigencias de la defensa nacional, cooperen eficazmente a que la capital tenga tantos soldados como ciudadanos hay en ella; de modo que se convierta en un verdadero campamento formidable e inatacable por su poderosa organización militar. Comprendiéndolo así se han formado "cuerpos de voluntarios, sostenidos y equipados a sus propias expensas, que son incuestionablemente los auxilios más poderosos y eficaces del ejército". Se invitaba, pues, a todos los ciudadanos para que acudieran con presteza a instruirse en los de cuerpos de voluntarios".

En efecto, los ciudadanos José de la Riva Agüero, J.P. Gallagher, C.M. Pflucker, F. Soria, J. Figari, C.M. Elías, M. Candamo, E. Cox, R. Ortiz de Zevallos y R. Ribeyro, con fecha 14 de octubre, hacían una precisa invocación:

"Los que suscriben apelan al patriotismo de sus conciudadanos con el objeto de atender a la defensa de la ciudad y de su territorio, organizando

al efecto cuerpos de voluntarios sostenidos y equipados a sus propias expensas, que cooperen a la acción de las tropas de línea. Oportunamente se acudirá al Supremo Gobierno para la autorización correspondiente y para la ratificación del nombramiento de los jefes que serán elegidos por los mismos voluntarios. Los lugares designados para la inscripción son los siguientes: Secretaría del Concejo Departamental; Banco de Crédito Hipotecario; Establecimiento de los señores Figari e hijos; y Casa del señor Manuel Candamo".

Como se ve, la preocupación era la Capital, que se sentía amenazada por la pérdida del *Huáscar*. En este sentido, el Concejo Provincial de Lima, en sesión del 31 de octubre, acordó:

"1°. Declararse en sesión permanente y continua para ocuparse con toda preferencia de la defensa de la ciudad;

2°. Reiterar al Supremo Gobierno la petición de la alcaldía referente a la organización militar de las columnas de la guardia nacional municipal, que serán formadas de nacionales;

3°. Solicitar el concurso del Honorable Concejo departamental para dirigirse al Jefe del Estado y manifestarle las exigencias de la situación;

4°. Organizar comisiones para los diez distritos de la Capital, con el fin de hacer inmediatamente un llamamiento al pueblo para comenzar, sin pérdida de tiempo, los trabajos que exige la defensa de la ciudad;

5°. Dictar las órdenes convenientes para que los Concejos de distritos envíen a esa ciudad el contingente de individuos armados con que repeler toda agresión. *P.M. RODRÍGUEZ. JOSÉ A. DE LOS RÍOS. G.A. SEOANE*".

En la sesión del 1° de noviembre, a la que no asistió el Primer Vice-Presidente de la República, Encargado del Poder Ejecutivo, general La Puerta, por enfermedad que se prolongó hasta fines de noviembre, el Presidente del Consejo, general La Cotera, expuso que por telegramas recibidos del Sur, se sabía que el 28 de octubre, se había emplazado en Antofagasta el Ejército enemigo para expedicionar sobre nuestro país y que según noticias del Director General de la Guerra, y otras de origen autorizado, la agresión se dirigía sobre Lima. Debatido el tema, se acordó por unanimidad:

"Declarar en Asamblea y sujetos a la ley militar los Departamentos de Lima, Callao e Ica; que la declaratoria se hiciese por bando que se publicaría mañana (2 noviembre) con toda solemnidad; y que como consecuencia de esa declaración, se dictasen por los respectivos Ministerios todas las órdenes y medidas consiguientes al estado de Asamblea hasta dejar debidamente asegurada la defensa de Lima y Callao y expedita toda la fuerza pública para hacer frente a cualquier emergencia. Se acordó en fin, proceder inmediatamente a adoptar esas medidas como si la declaración de Asamblea estuviese ya hecha; y dar cuenta a S.E.".

De acuerdo al *Diccionario de la Legislación Peruana*, de Francisco García Calderón, el término *Asamblea* en referencia a la población,

significaba que "todos los individuos de ella estaban obligados a tomar las armas en el momento del peligro; y que solo debía pensarse en los medios de salir de él".

El 24 de octubre, el Congreso del Perú aprobó un Manifiesto a la Nación, en estos términos:

"En las solemnes circunstancias en que el país se encuentra, el Congreso, cuyo mandato se ha hecho, por razón de ellas mismas, más delicado y difícil, considera imprescindible deber suyo dirigir una palabra a la nación, cuyos derechos ha procurado guardar con escrupulosa fidelidad, y de cuyos sentimientos ha creído siempre ser celoso intérprete.

Sus trabajos van a terminar: el Ejecutivo quedará solo en la grave y comprometida tarea de dirigir todas las fuerzas del país al objeto único que hoy debe absorberlas sin reserva: su salvación. Y es preciso que uno y otro escuchen la palabra del cuerpo legislativo, palabra que, si no ha de ser de influencia definitiva para resolver los complicados problemas de la situación, abundará, a lo menos, en lealtad y patriotismo y se inspirará en la ley que el poder que la dicta debe ser el primero en acatar.

Trabajado el Perú por graves cuestiones de política interna y por las serias dificultades que una tras otra han surgido en el manejo de su hacienda, determinando ambas causas profundas perturbaciones y dejando indelebles huellas, necesitaba de la paz para que a la sombra de la constitución y de las leyes sus hijos aunasen sus esfuerzos para levantar el crédito de la nación abriéndole el camino de la prosperidad y del progreso.

La guerra temeraria que nos ha declarado Chile, ha sobrevenido, pues, en momentos angustiosos para nuestro tesoro y cuando menos preparados estábamos para sostenerla; pero lejos de mirarla como una desgracia, debemos recibirla como una enseñanza que nos prescribe abandonar el rumbo que seguíamos y que nos llevaba al abismo.

La guerra que ha venido a imponer silencio a todas las pasiones y a todos los intereses individuales o de partido; que ha acercado a los hombres cuyo alejamiento parecía perpetuarse; que ha fundido en uno solo los más opuestos sentimientos; que ha abierto un paréntesis en la historia de nuestras agitaciones interiores y que ha determinado en la república un movimiento y una actividad extraordinaria; la guerra que nos ha estrechado en fraternal unión con Bolivia, por la práctica leal del pacto de alianza entre los dos pueblos, nos ofrece como compensación de los males que nos causa, propicia coyuntura para restablecer en el ánimo de los ciudadanos y en los acuerdos de todas las instituciones y de todos los partidos, el imperio de la idea salvadora de los pueblos aún en medio de las más grandes adversidades y tribulaciones: la idea del deber.

Hoy el deber es el sacrificio. El país no lo había olvidado, y respondiendo a la inminencia de los hechos, ha entrado sin vacilar en el periodo de los sacrificios. De ellos se ha presentado ya el más alto y noble ejemplo que pueda ofrecer nación alguna.

Iluminado está, con los resplandores de una gloria que nada opacará, el camino que acaban de señalarnos los esforzados tripulantes del *Huáscar*. No hay más que seguirlo, y a su término encontraremos la paz honrosa y la amplia reparación que Dios concede a los pueblos cuando sus virtudes se sobreponen a la adversidad.

El Congreso, que así mira las cosas, cree que las virtudes cívicas, mantenidas aún en medio de frecuentes y estériles luchas y que se han levantado ya a considerable altura, crecerán cada día y llevarán a cabo los prodigios que los pueblos viriles deben realizar en circunstancias semejantes. Tenemos también admirables ejemplos en este camino, que el país no debe abandonar.

En circunstancias ordinarias, cada uno se ampara en las fuerzas de la república, que a todos se comunican; hoy la nación en peligro, ha menester de las fuerzas de cada uno de sus hijos para salvarse, y el derecho individual tiene que pasar por una serie de sacrificios, espontáneos los unos, como los que se realizan desde el principio de la guerra, con grande enaltecimiento del nombre peruano; impuestos los otros por la ley que ha de participar necesariamente de la dureza de la situación.

Penoso ha sido para el Congreso tener que dictar leyes de este carácter e imponer contribuciones extraordinarias; pero ellas eran indispensables para atender las necesidades de la guerra, y no se habría puesto a la altura de su misión, no habría satisfecho a las patrióticas aspiraciones de los ciudadanos, ni habría podido dejar al Poder Ejecutivo en aptitud de continuar la defensa del país si no las hubiera dictado.

Su cumplimiento estricto no ofrece en verdad sino contrariedades; pero al lado de ellas y para vencerlas está la altísima satisfacción de haber levantado el sentimiento nacional y de haber salvado la República.

La nación tiene recompensa para todos, ya señaladas en las leyes, ya dictadas por la gratitud y el entusiasmo que engendran las grandes acciones. Ella bendice a los que hacen generosa donación de sus bienes y coloca en sus altares a los que con sus actos heroicos alcanzan la inmortalidad.

Es preciso, pues, que todos los ciudadanos nos congreguemos en torno del pabellón nacional, dominando, sobre todos los pensamientos y sobre todos los intereses, el elevado pensamiento y el supremo interés de la guerra, que darán, unidos a los esfuerzos comunes, vigor a la defensa, honra y triunfo al Perú.

Pero ese grandioso resultado, exige también, y absolutamente, que la situación interior descanse como en sólida base sobre la integridad de la constitución y las leyes, que ahora, más que nunca, deben ser escrupulosamente acatadas. Ellas son un elemento que armoniza y fortifica todos los demás, multiplicando su acción por la unidad y evitando que sea divergente e ineficaz.

Solo la constitucionalidad tiene fuerza bastante en sí misma para ligar las pasiones y las ideas políticas y encaminarlas en un sentido único.

Solo ella tiene el poder de salvar a los pueblos que viven a su sombra, por lo mismo que es el pacto fundamental de su existencia, y el Congreso, que se ha inspirado en estos principios, recomienda su observancia como la segura garantía en las eventualidades del porvenir.

Las cámaras legislativas que han cumplido su deber consagrándose como lo requerían las circunstancias a la satisfacción de las necesidades de la guerra, han robustecido la acción del Poder Ejecutivo acordándole todas las autorizaciones que éste les ha pedido y que han sido necesarias para la defensa nacional.

Leyes especiales de autorización para levantar empréstitos dentro y fuera de la República y adquirir elementos bélicos, creación de impuestos nuevos para atender a las necesidades extraordinarias y crecientes de una situación para la que no estábamos preparados; facultades para allegar recursos, buscándolos en negociaciones sobre nuestra riqueza fiscal o en emisiones de papel, todo lo que demanda la defensa nacional, ha sido hecho con oportunidad, desde la legislatura convocada en abril de este año y ha continuado haciéndose con patriótica dedicación en la presente.

En el propósito de no mirar sino la defensa y la salvación de la república, el Congreso ha pasado desapercibidas irregularidades que en otras circunstancias no habría dejado de tomar en cuenta; ha prescindido de pequeñas cuestiones con poca mesura suscitadas, procurando en medio de todo dar al Ejecutivo todas las facilidades de que había menester para contestar al país de su honra y de su integridad.

Dejando escritas en leyes las pruebas de que así ha procedido el Congreso, clausura sus sesiones con la íntima convicción de haber trabajado en la medida de sus facultades por el buen éxito de la lucha en que el Perú se halla comprometido, y confiando en la escrupulosa observancia de esas leyes, en el heroísmo de los pueblos, en el valeroso esfuerzo de nuestros aliados y en la protección de la Divina Providencia, su última palabra es de orden, de unión y de fe en los grandiosos destinos de la República.

Sala de sesiones del Congreso, Lima, octubre 24 de 1879. Vienen las firmas de los representantes".

En su sesión del 27 de octubre, el Presidente de la Cámara de Diputados manifestó que estando por terminar la Legislatura, el Congreso debería emitir un manifiesto: y expuso sus razones como sigue:

"Después de la nunca bien lamentada pérdida del *Huáscar*, su glorioso comandante y sus heroicos tripulantes esta exigencia es mucho más imperiosa, está en el corazón de todos nuestros compatriotas.

En otra época no muy remota, en que la constitucionalidad estaba amenazada, el Congreso dirigió a la Nación un manifiesto que fue recibido y aplaudido generalmente. Hoy que las circunstancias son mucho más

graves, porque no solo puede resultar amenazada la constitucionalidad de la República, sino lo que es peor, comprometida su honra y su integridad, he juzgado indispensable que el Congreso proceda en el mismo sentido que lo hizo entonces; porque hasta cierto punto sería culpable el silencio de la Representación Nacional al retirarse en estas circunstancias, dejando al país en tan tremenda situación. Por este motivo, someto a la deliberación de la Cámara la idea de dar al país un manifiesto, en el sentido que dejo expresado.

Pueden, pues, los señores Diputados hacer uso de la palabra

Después de algunas intervenciones, la Cámara aceptó la idea propuesta por el señor Presidente, y éste con aprobación de ella, nombró a los señores Gálvez y Elías para formar la Comisión, que en unión de un señor Senador debía redactar el manifiesto aludido".

El Congreso también legisló sobre varias medidas de carácter económico y financiero, conforme se ve en otro lugar de la obra.

Mucho se debe haber comentado la composición de las dotaciones de los buques de la escuadra, en particular con motivo del combate de Angamos. Es interesante la reseña histórica que sobre el personal hace el Comandante General de Marina, de la Haza, el 31 de octubre de 1879, y una propuesta para el futuro, según una comunicación que dirigiera al Director de Marina. Decía así:

"Careciendo los puertos del litoral de la República de individuos apropiados para el servicio de los buques de la Escuadra, se puso en observancia desde los primeros años de independencia, el sistema de enganches, entregando como obsequio una cantidad determinada y, más tarde, adelantando una suma reintegrable por partes con los haberes que en lo sucesivo devengase el que la recibía.

De esta manera han continuado proveyéndose los buques de la Escuadra de marinería de diversas naciones, y por consiguiente de diferentes idiomas, costumbres y propensiones, "siendo muy pocos los nacionales" que pertenecían a sus dotaciones. Y aun cuando en la práctica se han tocado los inconvenientes que era de esperar del conjunto de hombres enteramente heterogéneos en ideas y principios, la necesidad ha hecho que continúe hasta el día, aquel sistema.

Mas, habiéndose tocado últimamente con el inconveniente insuperable de no poderse conseguir marinería, bajo ninguno de los sistemas establecidos, lo cual está probado con el hecho de haber permanecido por muchos días izada en la Capitanía de este puerto la bandera de enganche, sin haberse presentado un solo individuo, es indispensable adoptar una medida que reuniendo el número suficiente, pueda completar en el día las dotaciones de los buques de la Escuadra y posteriormente atender al reemplazo de las bajas que en ellos resulten por fallecimiento, invalidez, enfermedad, etc.

Esa medida en concepto de esta Comandancia General, es la de escoger en todos los cuerpos del Ejército que existan en esa Capital y este

puerto un número determinado de individuos de tropa que, reuniendo las condiciones indispensables para el servicio de a bordo, puedan formarse más adelante hombres de mar mediante la práctica.

Sírvase US. someter esta comunicación al conocimiento del Sr. General Ministro del ramo a fin de obtener la resolución conveniente, manifestándole las ventajas que ofrece el plan propuesto con el cual se evitará el hecho presente, al ocuparme de dotaciones compuestas de individuos de diversas nacionalidades".

En la edición del 31 de octubre, *El Peruano* en la sección *El Combate Naval de Mejillones el 8 de octubre* dice que con las reservas del caso se transcriben noticias de Chile y que comienzan con un resumen de *El Comercio* del martes 28:

- Son noticias traídas (periódicos) por el *Pacífico* fondeado el 30 de octubre. Sus noticias son hasta el 18.
- Posición de los buques: *Blanco* y *Chacabuco* en Valparaíso. El 22 al salir de Antofagasta el *Pacífico* estaban *Cochrane*, *Covadonga* y *Amazonas* y otro transporte.
- Que *O'Higgins* recorría costa peruana en busca de transportes
- Que Dr. Távara llegó a Valparaíso en el *Lontué*; fue visitado por el Intendente Altamirano y agente de la P.S.N.C., Pram; lo medicina en el hospital inglés el doctor Cooper.
- La invasión de territorio peruano era cosa anunciada. Sin embargo, al pasar el *Pacífico* por Antofagasta no había indicios.
- Que según *El Mercurio* uno de los documentos importantes encontrados era el *Cuaderno Diario de Bitácora*.
- Después da una relación de los impactos y lugares, y otra de las averías
- También de conversaciones tenidas con los prisioneros, y el traslado a San Bernardo, y cuartel de artillería.
- Relación de los prisioneros, jefes, oficiales y tripulantes

Así, pues, recién casi 15 días después del combate, la opinión pública peruana pudo tomar un mejor conocimiento, unilateral, de lo sucedido el 8 de octubre y días siguientes.

En otro lugar de la obra se tratará con más detalle todas las decisiones respecto a homenajes a los caídos durante el combate así como sus rasgos biográficos.

9.11. REPERCUSIONES EN CHILE POR LA CAPTURA DEL HUÁSCAR

Fácil es imaginar la indescriptible alegría con que el Gobierno y el pueblo chileno recibieron el miércoles 8 de octubre a las 4 p.m. el tele-

grama que confirmaba la captura del *Huáscar*. En esa misma fecha se ofició al Deán del Cabildo Eclesiástico para que al día siguiente se celebre un Te-Deum en la Iglesia Metropolitana de Santiago, dando inicio así a una serie de decisiones, manifestaciones, desfiles, proclamas, felicitaciones, artículos periodísticos, etc. Dentro de ello, estuvo la decisión de que el *Huáscar* procediera a Valparaíso para sus reparaciones, que una vez terminadas le permitiría incorporarse a la escuadra de operaciones. En el viaje, haría escala en Antofagasta, Chañaral, Caldera, Huasco y Coquimbo, como efectivamente sucedió, y es precisamente en la escala en Coquimbo cuando tanto oficiales norteamericanos como ingleses visitaron el monitor con el fin de inspeccionarlo y elevar sus informes a las autoridades navales de cada país señalando los datos de interés en cuanto a artillería, construcción, blindaje, máquinas, táctica.

El 20 de octubre casi a la 1 p.m. el *Huáscar* fondeó en Valparaíso, en donde lo esperaba una inmensa multitud. Numerosos botes lo acompañaron desde su avistamiento hasta que largó el ancla. Fue recibido por una comitiva oficial, entre la cual se encontraba el Comandante en jefe de la escuadra, Galvarino Riveros, pues el *Blanco* había llegado a este puerto días antes para fines también de reparación, siendo objeto igualmente de entusiasta recepción. Se pronunciaron discursos ardorosos, retirándose luego la comitiva. Al llegar a tierra, y encabezando el desfile, marinos del *Blanco* portaban la bandera de la *Esmeralda* encontrada a bordo del monitor y poco después otro grupo de marinos del mismo blindado portaba la bandera del *Huáscar*. Numeroso público visitó el monitor al término de la ceremonia. El 31 de octubre el Gobierno ascendía a Riveros al grado de contralmirante, y a Latorre al de capitán de navío.

Pero la repercusión más grande, fue indudablemente la seguridad de contar con el control del mar y poder llevar a cabo su plan de invasión del territorio peruano y de conquista del departamento de Tarapacá, y el haber incrementado su poder naval con el monitor y un moderno transporte que llegó a Valparaíso precisamente el 8 de octubre, motivo por el cual lo bautizaron como *Angamos*.

Sobre este transporte, ya el 4 de octubre el Ministro Irigoyen había dado cuenta al Ministro de Guerra y Marina haber recibido una nota de fecha 1° de setiembre del Ministro del Perú en Londres, informando de la adquisición del vapor *Belle*, el mismo que embarcaría en Amberes pertrechos de guerra y quizás las 23 cajas del bote-torpedo detenidas en Hull, asunto ya mencionado.

El Ministro Residente de Estados Unidos en Chile, T.A. Osborn, no fue muy amplio en cuanto a los eventos del 8 de octubre. Sin embargo, en su informe del 28 de octubre al Secretario de Estado Evarts, decía:

"No podrá haber paz hasta que por lo menos una de las partes al conflicto, demuestre su disposición a ceder en algunas de sus pretensiones. Estoy convencido de que Chile ahora no lo está. Si los aliados lo están, no lo sé. El hecho es que los beligerantes no han sentido lo suficiente los horrores de la guerra, como para inclinarlos hacia la paz. Hasta este momento, el conflicto ha estado centrado en el mar. Las fuerzas terrestres chilenas suman unos 25,000 hombres. Han sido equipados con armas adquiridas en Europa, de los mejores modelos. Se les considera como buenos soldados y habrá mucho descontento acá si fracasan en los combates que tarde o temprano habrán de ocurrir.

La captura del "famoso" monitor *Huáscar* ha generado un entusiasmo sin límite. Este buque ya está en Valparaíso, reparándose. Esta victoria naval deja a Chile el control del mar, sin disputa. Su posición es, indudablemente, más fuerte de la que era antes de este combate naval".

10. LAS ESCUELAS DE FORMACIÓN NAVAL

10.1. ESCUELAS NAVAL Y PREPARATORIA

Parece oportuno recordar que la Escuela Naval, si bien conservaba una planta académica así como de personal para mantenimiento del pontón-escuela *Marañón*, la realidad era que en este periodo no tenía alumnos. Pero el hecho de que en el Archivo Histórico de Marina figure como Escuelas Naval y Preparatoria, puede llevar a una mala interpretación. Por eso viene el recuerdo. Durante la guerra, la Escuela Naval no fue una fuente para suplir las necesidades de plana mayor de los buques.

En cambio, como se ha visto, sí lo fue la Escuela Preparatoria, que además de contar con una planta académica así como personal para operación y mantenimiento del pontón-escuela *Meteoro*, tenía un buen número de alumnos, algunos de los cuales fueron embarcados en los buques de guerra y transportes, con la venia de sus padres, recibiendo la calificación de aspirantes, y una reducida remuneración. En los capítulos anteriores se ha dado relaciones nominales de ellos por buques, pero es bueno mencionar que también estaban sujetos a cambio o rotación y como no hay en los archivos listas de revista completas, a veces la información que se consigna sobre los aspirantes embarcados puede no ser correcta.

El Director de la Escuela Preparatoria era el capitán de fragata José M. Marquina, que fungía también de Director accidental de la Escuela Naval, y por supuesto, comandaba los pontones-escuela respectivos, y de todo ello proviene una suerte de confusión, pues la mayoría de

sus oficios salían como Director de las Escuelas Naval y Preparatoria.

Pero lo interesante está en su *Memoria* del 7 de julio de 1879, en la que hace una advertencia: si en una semana no se resolvía la falta de dinero para el sostenimiento de las escuelas, debían cerrarse o suspenderse.

Todo indica que en lo que resta de 1879, ni se cerraron ni se suspendieron, pero sí se presentaron algunas situaciones que tenían que ver con la Escuela Preparatoria y con la situación de los aspirantes.

Es oportuno también recordar que en este volumen dedicado a la guerra, en el que solo debería tratarse de las operaciones navales, se vean asuntos administrativos. Pero la realidad es que todo está relacionado, en particular en una guerra, amén de que se estaría propiciando continuar con un vacío en el conocimiento del devenir histórico de las escuelas en el periodo, que nunca se ha tratado, y ésta es la oportunidad de hacerlo.

Hecha la ley, hecha la trampa, reza un dicho. Así se aprecia de una nota del 9 de agosto del Ministro Mendiburu al Comandante General de Marina, sobre los aspirantes, con el tenor siguiente:

> "Las familias de los alumnos de la Escuela Preparatoria siguiendo el sistema muy común en los "empeños", consiguen que a algunos de ellos se les embarque como aspirantes en los demás buques de guerra y transportes, y entran en los cálculos de varios de ellos el no pagar lo que adeudan a dicha escuela. De otro lado salen de aspirantes alumnos que no lo merecen, por sus pocos estudios, atrasados o faltos en su comportamiento.
>
> Deseando el personal poner un dique al desorden que se introduce en la referida escuela, alternando la preferencia que se debe dar al mérito y la tranquilidad que requieren los estudios, ha resuelto:
>
> 1° Que ningún alumno de la Escuela Preparatoria pueda salir de ella para embarcarse en clase de aspirante en los buques de guerra o transportes, por propuestas nominales que hagan los jefes de dichos buques.
>
> 2° Que cuando lo requiera el buen servicio, se permita solicitar a alguno o algunos sin decir quiénes han de ser, y en cuyo caso el Ministerio pedirá al Director de la Escuela informes, quien indicará a aquellos que por su antigüedad, adelanto y mejor comportamiento sean acreedores a aquellas colocaciones, indicando el tiempo que cuentan de alumnos, los estudios que hayan hecho, los exámenes que hayan dado y cuál haya sido su comportamiento.
>
> 3° Que la solicitud de alumnos para aspirantes en los buques, se limite a casos absolutamente indispensables con motivo de la guerra a juicio de esa Comandancia General. *MANUEL MENDIBURU*"[149].

El tenor de esta resolución es muy claro; pasados los primeros meses de la guerra, una apreciación de lo que venía sucediendo con

los aspirantes lleva al Ministro a poner las cosas en orden, en cuanto a la selección de éstos para su embarque en los buques.

Las operaciones que se han desarrollado permiten apreciar el comportamiento de algunos aspirantes y ello induce al Mayor de Órdenes del Departamento, capitán de navío A.G. Tizón, a que con fecha 29 de agosto eleve al Comandante General de Marina una recomendación para su ascenso a guardia marinas.

Luego de referirse a los antecedentes sobre la creación de la clase de aspirantes para que algunos alumnos de la Escuela Preparatoria fuesen embarcados, pero que al término de la guerra habrían de reincorporarse a la Escuela para concluir sus estudios, manifestaba:

> "Embarcados los aspirantes comenzó a reportarse el beneficio consiguiente, pues ya las comisiones eran desempeñadas con la exactitud que el servicio militar exige y a bordo mismo contribuían a satisfacción de sus superiores a mantener la disciplina y organización interior de los buques en que se hallaban, cuyas tripulaciones como es sabido se aumentaron considerablemente con gente enganchada en este puerto".

Como Tizón no hacía discriminaciones en cuanto a los aspirantes embarcados, podría considerarse que en alguna medida rebatía ciertos conceptos de Mendiburu. Pero Tizón continuaba:

> "Ahora bien, esos jóvenes obligados a presentarse con la decencia indispensable al carácter que invisten, es indudable que tienen necesidad de "recurrir a sus padres para hacerlo", pues el insignificante sueldo que perciben (20 soles mensuales) no les basta, ni aun para cubrir una parte de sus naturales gastos y es imposible que por más tiempo puedan continuar en esa triste condición, gravando a aquellos, cuando a merced de la benevolencia del Gobierno puede hacérseles una graciosa concesión; por otra parte muchos de ellos se han hecho ya acreedores a merecidas recompensas, pues se les ha presentado la ocasión de hacer conocer sus méritos y cuanto puede esperarse de su decisión y arrojo; nada más equitativo que concedérselas, para de este modo estimularles en el cumplimiento de sus deberes".

Luego de este sustento, Tizón sugería que a todos los aspirantes embarcados se les acordase la clase de guardia marinas "con lo cual se les aumenta el haber en una proporción módica y quedarán recompensados los esfuerzos que ellos han hecho por adquirir las glorias que la presente campaña ha venido a ofrecerles, sin que esa concesión sea un obstáculo para su reingreso a la Escuela, pues ya se ha dado el caso que en ésta haya no solo guardia marinas, sino también oficiales, que por no tener los conocimientos necesarios, pasaron a adquirirlos allí, debiendo tenerse presente que algunos de los aspirantes se hallaban ya en el quinto año de estudios".

Así, pues, Tizón solicitaba al Comandante General de Marina tramitar su sugerencia al Ministro Mendiburu en forma favorable "para que el Supremo Gobierno resuelva lo que su alto criterio estime acertado"[150].

Todo indica que en setiembre de 1879 el Supremo Gobierno ascendió a guardia marinas a los aspirantes que al 27 de ese mes pasaban revista en los buques de guerra y transportes. Esto se desprende de un decreto promulgado por Piérola el 10 de enero de 1880 que a la letra decía:

"Examinados los antecedentes relativos a la expedición de títulos de guardia marinas en favor de los alumnos de las Escuelas Naval y Preparatoria y de otros aspirantes de marina y Considerando:

1°. Que no es justo igualar los pocos servicios prestados por los aspirantes destinados en los últimos meses, con los merecimientos contraídos por los jóvenes que, llenos de abnegación y patriotismo, se embarcaron en los buques y transportes de guerra al comenzar la campaña marítima, durante la cual toda la Escuadra ha estado en constante movimiento, desempeñando comisiones atrevidas e importantes.

2°. Que el ascenso concedido a éstos fue encarecidamente solicitado según consta de las propuestas de los comandantes de los buques, quienes han podido apreciar la conducta y aptitudes de ellos:

Decláranse válidos los títulos de guardia marinas expedidos a los aspirantes comprendidos en la relación pasada por la Mayoría de Órdenes del Departamento en 27 de setiembre del año anterior y nulos los otorgados a los aspirantes embarcados con posterioridad a esta fecha, quienes continuarán en los buques en condición de tales, hasta tanto que, por su dedicación al estudio, conducta irreprensible y servicios especiales, se hagan acreedores al ascenso.

Remítase al señor Secretario de Hacienda los títulos declarados válidos para su anotación en las oficinas de su dependencia y cancélense los restantes y sus tomas de razón respectivas. Rúbrica de S.E. *VILLAR*".

Este decreto fue transcrito el 19 de enero por el Comandante General de Marina, capitán de navío José María García, al Comisario de Marina[151], a tiempo que le adjuntaba la relación de aquellos aspirantes cuyos títulos habían sido reconocidos como válidos, y publicada en *El Peruano* del 13 de enero de 1880, aunque en el diario *La Patria* del 2 de diciembre de 1879, ya se anunciaba que todos los aspirantes de la Armada habían sido ascendidos a la clase de guardia marina, pero sin dar relación, atendiendo a los importantes servicios que habían prestado durante la guerra. La relación de ascendidos era como sigue: (Cuadro en la página siguiente).

Como se puede apreciar, en abril se embarcaron 35, en mayo otros 13, en junio 1 más, y en agosto otros 4, lo que arroja un total de 53 antes del 27 de setiembre.

Nombres	Fecha en que se han embarcado	Nombres	Fecha en que se han embarcado
Luis B. Arce y Folch	2 abril	Oswaldo Lama	2 abril
Clemente Alcalá	Id.	Joaquín Miró Quesada	28 Id.
Felipe Alcorta	Id.	Tomás Lama	15 mayo
Ignacio Arbulú	7 mayo	Próspero Monsalve	2 abril
Juan F. Andraca	11 Id.	José Morante	2 Id.
Bruno Bueno	2 abril	Juan H. Mulgrew	23 Id.
Carlos Barandiarán	2 Id.	Adalberto Narvarte	2 Id.
Jesús Bustamante	17 Id.	Luis Olivera	14 mayo
Pedro Black	6 agosto	Eliezer Portal	7 Id.
Arturo Cabrera	7 mayo	Godofredo Portillo	7 abril
Carlos L. Calderón	17 abril	Abel Raygada	2 Id.
Ricardo Cavenecia	2 Id.	Carlos Revoredo	2 Id.
Arturo Canseco	6 agosto	César Romero	2 Id.
Enrique Chávez	5 mayo	Eduardo Rojas	6 agosto
Emilio Escobar	2 abril	Lizardo Reyes	17 abril
Florentino Flores	Id.	Ernesto Sánchez Lagomarsino	7 mayo
Telésforo Flores	2 mayo	Emilio San Martín	2 abril
Pío Forcelledo	8 Id.	Ernesto Silva Rodríguez	2 Id.
Lizandro García	2 abril	Guillermo Spiers	2 id.
Zenón García	5 mayo	Carlos Swett	22 id.
Edmundo Gago	28 abril	Adolfo Santillana	2 id.
Miguel García	21 junio	José Morales Saavedra	2 id.
Javier García Maldonado	2 abril	Oliverio Sáenz	25 Id.
Arturo de la Haza	Id.	Alberto Vargas	2 Id.
José A. Huguet	Id.	Héctor Villarán	2 mayo
Augusto R. Ingunza	2 mayo	Alfredo Villavisencio	6 agosto
Carlos Leguía	17 abril		

Lima, enero 10 de 1880. Sub-Secretario de Marina. *LEOPOLDO SÁNCHEZ.*

Dentro de estos 53 estaba incluido Bruno Bueno del *Huáscar* y se agregan 7 más de este buque que no están comprendidos en la lista, pero que fueran ascendidos por ley del Congreso, y en consecuencia

ello eleva el número de aspirantes ascendidos a guardia marinas a 60 con títulos válidos. Empero todo indicaría que hubo más de 60.

Se ha mencionado muchas veces el entusiasmo y sacrificio de los aspirantes en las operaciones, pero regresando a la resolución de Mendiburu que se ha citado, ella se pudo deber a informes recibidos. En este sentido, por ejemplo, se dio una situación, en fecha posterior es cierto, que llevó al comandante del *Limeña*, capitán de navío Ezequiel Otoya, a que en noviembre de 1879 informase de la ausencia del aspirante Daniel Paz Soldán a la Lista de Revista, y que el aspirante Guillermo Spiers no era aparente para el servicio de la Armada, por lo cual solicitaba al Comandante General de Marina su baja del buque, regresándolos a la Escuela Preparatoria, "donde podrán adquirir los hábitos de subordinación que les faltan", solicitud que de la Haza tramitó ante la Dirección de Marina el 19 de ese mes[152].

Como se adelantara en párrafo anterior, el 27 de diciembre ocurrió un golpe de Estado, que llevó al poder al señor Piérola, quien en una de sus primeras decisiones reorganizó el Poder Ejecutivo. Así, los ministerios serían Secretarías de Estado. En este sentido, el 30 de diciembre el Secretario de Estado de Hacienda, don J.F. García, transcribió al Cajero Fiscal del Callao un decreto del 27 de diciembre referente a los ascensos en el Ejército, que se dieron antes del golpe de Estado. Este decreto decía:

"Considerando que el Gobierno anterior ha conferido ascensos a jefes y oficiales que no han prestado servicio alguno en la actual campaña ni adquirido desde luego en ella mérito para obtener esta recompensa,

DECRETO:

Art.1°. Declárase nulos los despachos de ascensos que con posterioridad a la declaratoria de guerra confirió el Gobierno que ha concluido, a todos los jefes y oficiales, que no hayan hecho la campaña del Sur, los cuales serán inmediatamente cancelados.

Art.2°. Exceptúase de esta declaración a los despachos acordados a los jefes y oficiales que se hayan distinguido por su valor y buen comportamiento en la campaña conforme a los partes oficiales respectivos.

Art.3°. El Secretario de Estado en el despacho de Guerra queda encargado del cumplimiento de este decreto"[153].

Evidentemente, por el tenor de su artículo 3°, este decreto se refería solo a los jefes y oficiales del Ejército, pues no hay referencia de su aplicación en Marina.

Sin embargo, el 26 de enero de 1880, el Gobierno promulgó otra resolución que tiene que ver con los ascensos conferidos en Marina, y cuyo contenido aparece en *El Peruano* del 23 de febrero, y que lo transcribe el 29 de ese mes el Secretario de Estado de Hacienda al Comisario de Marina, que decía[154]:

"Considerando:

1°. Que la Campaña Naval iniciada el 4 de abril del año último, no ha estado circunscrita a zonas determinadas, pues su carácter especial ha sido el movimiento constante en el que se han encontrado los buques de la escuadra hasta fines del mismo año, ocupados ya en transportar al Ejército y a los conscriptos y en proveerlo de víveres, armas y municiones o ya en hostilizar y combatir al enemigo hasta en sus mismas costas.

2°. Que los ascensos conferidos por el anterior Gobierno que no hayan recaído en jefes, oficiales y demás individuos de la Armada embarcados en los buques o prestando servicios útiles en la campaña terrestre del Sur, no deben ser mantenidos.

3°. Que si bien en la concesión de esos ascensos, se han cometido injustas desigualdades, dejando sin recompensa a los que tenían iguales títulos a ella, el Gobierno actual reserva para nuevos hechos distinguidos el premio al merecimiento contraído y lo hará tomando en consideración aquella circunstancia.

DECRETO:

Art.1°. Declárase válidos los despachos de ascensos expedidos a los jefes, oficiales, aspirantes y demás empleados del Cuerpo General y Político de la Armada y sanidad militar que se hallen comprendidos en el Considerando segundo, y nulos los otorgados a los que no hayan prestado servicios activos, en mar o en tierra, durante la presente campaña.

2°. La Secretaría de Marina calificará, desde luego, a los jefes, oficiales e individuos de la Armada comprendidos en el Considerando tercero, a fin de que dicha calificación sea tomada en cuenta al conferir nuevos ascensos.

Art.3°. El Secretario de Estado en el despacho de Marina, queda encargado del cumplimiento de este decreto y de hacerlo publicar y circular.

Dado en la casa de Gobierno en Lima, 26 de enero de 1880. *NICOLÁS DE PIÉROLA. MANUEL VILLAR*".

No se ha encontrado relaciones de los ascendidos a que se refiere los considerandos y parte resolutiva del decreto.

El 14 de enero de 1880, el Director de las Escuelas Naval y Preparatoria, Marquina, ofició al Secretario de Estado en el Despacho de Marina, capitán de navío M. Villar, para hacer de su conocimiento que las Escuelas no recibían con puntualidad los montos consignados en el Presupuesto ni la ración de Armada. Atendiendo a esta situación el Gobierno, decía Marquina, dispuso que la Caja Fiscal del Callao entregase una cierta cantidad semanal, pero el monto entregado había venido disminuyendo paulatinamente hasta que ya desde el 25 de diciembre no era satisfecha.

Marquina agregaba, que de continuar, ello generaría serias dificultades que era necesario prevenir y en guarda de su responsabilidad, solicitaba se dictasen las órdenes correspondientes para que la Caja Fiscal cumpliera con la entrega de las sumas devengadas y las futuras.

El pedido fue atendido el 16 por el Secretario de Marina, en el sentido de tramitarlo al Secretario de Hacienda.

El 15 de enero de 1880, el Director de la Escuela Preparatoria solicitaba al Comandante General de Marina la relación de los aspirantes de marina que estaban prestando servicios en los buques de la escuadra. El Comandante General de Marina, capitán de navío J.M. García, contestó el 12 de febrero en los términos que aparecen a continuación[155]:

a. Alumnos que han pertenecido a la Escuela Preparatoria (18)

Ernesto Flores	Ricardo Lanfranco
Felipe del Campo	Belisario Pimentel
Felipe Suárez	César Lissón
Ramón Dueñas	Federico Abril
Nicanor Goyeneche	Enrique Liceo Zagal
Federico Reynaga	Tomás Gadea
Carlos Meyer	Belisario Villar
Arturo Ezeta	José Félix García
Isaac Barandiarán	Eleodoro Burga

b. Alumnos que no han pertenecido (12)

Ismael Díaz	Pedro Vidaurre
Maximiliano Reyes	Teobaldo Palacios
Alejandro Gavea	Grimaldo Gargurevich
Héctor Álvarez	Claudio Miró
Ignacio Martínez	José Leyva
Ricardo Rivera	Víctor Manuel Tagle

La relación consignada en (b) llama la atención, pues sabido es que para embarcarse como aspirante era condición ser alumno de la Escuela Preparatoria, y en esta relación se muestra precisamente lo contrario.

Ahora bien, en las dos relaciones de aspirantes que se acaba de consignar, es de notar las diferencias que muestran con la relación nominal de alumnos que había en la Escuela Preparatoria el 24 de junio, como aparece en el *ANEXO G* del Capítulo II. Ello lleva a determinar que en la relación del 19 de enero de 1880 haya 9 cuyos nombres no aparecen en el citado anexo; en cambio en la relación del 12 de febrero señalada como (a) hay 11, y en (b) hay otros 11. En resumen, son 31 que aparecen como aspirantes pero cuyos nombres no integran los 138 del anexo. No se ha podido encontrar explicación por falta de información, excepto que haya sido el resultado de lo que se buscó corregir con el decreto de 29 de enero promulgado por la Secretaría de Marina, que aparece en *El Peruano* del 30 de

enero de 1880, con el tenor siguiente:

"Lima, enero 29, de 1880

Habiendo un número considerable de guardia marinas y de aspirantes en los buques de la escuadra, y no necesitándose por ahora los servicios de los jóvenes que, entusiastas por la defensa de la patria, se presentan solicitando se les embarque en clase de aspirantes;

Se dispone:

Que no se admitan en la Secretaría de Marina, peticiones con tal objeto. Regístrese y comuníquese. Rúbrica de S.E. *VILLAR*".

Pero tanto la situación general como la económica no marchaban bien, y así el 18 de abril, una resolución suprema disponía el "cierre de las Escuelas Naval y Preparatoria" y la condición en que quedaban las dotaciones de ellas y de los pontones-escuela *Marañón* y *Meteoro*, de la cual el Director Marquina acusaba el correspondiente recibo con fecha 19 de abril[156]. He aquí el texto de la resolución en *El Peruano* del 19 de abril:

"Lima, abril 15 de 1880

No pudiendo llevarse a efecto, durante las actuales circunstancias, la reorganización de las Escuelas Preparatoria y Naval, y no debiendo gravarse el Estado con el pago de sueldos por servicios que no se prestan;

Se dispone: Que mientras se resuelve lo conveniente sobre la refundición (sic) de dichas escuelas en una sola, destinada a la enseñanza de los jóvenes que se dedican al servicio de la Armada, la dotación que debe quedar a cargo de los pontones *Meteoro* y *Marañón*, en que funcionaban las mencionadas escuelas, de la biblioteca, instrumentos, menaje y útiles, será la siguiente:

1 Capitán de fragata, director
1 Capitán de corbeta, jefe del detall
1 Capitán de corbeta, bibliotecario
1 Contador de segunda clase
1 Cirujano de segunda clase
1 Capellán
1 Amanuense
1 Salonero
1 Despensero
1 Cocinero de Cámara
1 Cocinero de equipaje
1 Mayordomo
1 Cabo de luces
4 Timoneles
6 Marineros
6 Grumetes

Los haberes correspondientes a la dotación anterior serán pagados por la Comisaría de Marina, desde el presente mes, conforme a la escala

de sueldos vigente y al supremo decreto de 1° de marzo último; la renta de que disfrutarán el capellán y el amanuense será la misma señalada a estas clases en las diversas dependencias de marina. Las raciones de armada correspondientes a los empleados que anteceden serán libradas por la Comisaría de Marina contra la casa proveedora de la escuadra.

Las cuentas de las extinguidas escuelas serán cerradas hasta el 31 de marzo último, en la forma que determina el reglamento.

Comuníquese. Regístrese y publíquese. Rúbrica de S.E. *VILLAR*".

Por otro lado, el 23 de abril, el Comandante General de Marina ofició al Secretario de Marina en relación a los jefes y oficiales que conformaban la Junta Revisora de las Ordenanzas Navales y la Junta de Reconocimiento, así como en las "extinguidas Escuelas Naval y Preparatoria", solicitando fueran puestos a órdenes de la Comandancia General, porque "sus servicios son de suma importancia en las actuales circunstancias que exigen la más estricta y profunda vigilancia en la bahía, y demás lugares defendidos por nuestras armas a lo que no puede atenderse con la regularidad que es necesaria, por el reducido personal que tiene el Departamento".

Villar no perdió tiempo y el mismo día aprobaba lo solicitado, ordenando que los Presidentes de las Juntas y el Director de las Escuelas Naval y Preparatoria dieran cumplimiento. En este sentido Marquina informaba al Secretario de Marina el 24 de abril, que en la fecha había elevado un oficio al Comandante General de Marina poniendo a su disposición a los jefes y oficiales de las Escuelas Naval y Preparatoria[157].

Así, pues, el 15 de abril de 1880 se cerraron ambas Escuelas y el 24 quedaba materializado el hecho. No hay información sobre la situación de los alumnos de la Preparatoria, pero cabe suponer regresaron a sus hogares.

10.2. LA ESCUELA DE APRENDICES DE MARINEROS O DE GRUMETES

Como se puede apreciar del Capítulo II, este tema no se trató por falta de información. En el Capítulo I, sin embargo, se pudo mencionar algunos datos numéricos, como que en enero de 1879 los alumnos eran 425, y en abril solo 151, por razón de su embarque en los buques, principalmente.

En el periodo de que trata este Capítulo, la falta de información en archivos no permite establecer siquiera una relación numérica de alumnos durante el segundo semestre de 1879 y primeros meses de 1880. La información disponible se reduce a cuestiones administrati-

vas y de orden material respecto del pontón-escuela fragata *Apurímac*.

El 18 de julio, el Comandante General de Marina llamaba la atención del Ministro en cuanto a que el Reglamento de la Escuela establecía la entrega a cada alumno de dos uniformes de verano y dos uniformes de invierno, cuyo importe se debía satisfacer con fondos del Presupuesto[158]. Con este motivo, de la Haza ofrece un resumen interesante de cómo se había estado satisfaciendo este requerimiento hasta el presente, pero que no solo se circunscribía a vestuario, sino también a la adquisición de artículos navales en Europa, conforme se ha señalado en el Tomo IX y lo recalcara Grau en su *Memoria de 1878*. Así, pues, de la Haza manifestaba:

> "Desde su instalación, la Escuela contando con fondos suficientes ha comprado los útiles necesarios y en el taller creado por el supremo decreto de 21 de febrero de 1876, ha tenido lugar la construcción (sic) del vestuario que han necesitado sus alumnos. Más adelante, consultando la mayor economía, el Supremo Gobierno tuvo a bien encargar al señor capitán de navío Ruperto Alzamora, Comisionado especial en Londres, para la compra de todos los artículos de que han menester los buques de la escuadra, la de aquellos que necesitase la Escuela de Grumetes, medida que ha podido producir benéficos resultados, pero que desgraciadamente por las circunstancias aflictivas que atraviesa el Erario, no ha correspondido a sus fines".

La situación económica continuaba, tampoco le permitía a la Escuela atender la compra de los mismos para la confección de nuevos uniformes y así, de acuerdo al informe del Director de la Escuela del 14 de julio, "los que han estado en servicio (en uso) se han ido destruyendo".

Así, pues, de la Haza consideraba atendible el reclamo del Director y en consecuencia, solicitaba que se ordenase a la Caja Fiscal del Callao suministrar los fondos para el sostenimiento de la Escuela y "aseo de los alumnos".

El resto de la información tiene que ver con el pontón-escuela, fragata *Apurímac*. Así, el 21 de setiembre el Comandante General de Marina comunicaba al Director de Marina que por orden del Supremo Gobierno, la fragata había sido artillada últimamente, convirtiéndose en una batería flotante, que solo hacía el servicio de saludo, pero en el caso de ser atacado el puerto por la escuadra enemiga, tendría que tomar parte en su defensa, auxiliando a los buques de la escuadra[159].

Días después, el 26 de setiembre, el Ministro Mendiburu, atendiendo a una recomendación directa de Prado, ordenó que la *Apurímac* fuese fondeada en las cercanías del dique flotante para brindarle protección contra algún ataque del enemigo, orden que fue transcrita al Director de la Escuela[160]. La orden implicaba que la fragata fuera artillada con

el número de piezas que pudiera recibir, teniendo en cuenta el estado de su casco así como en las condiciones en que quedaría para combatir con éxito en caso de ataque.

El 2 de octubre, el Mayor de Órdenes del Departamento, Tizón, informaba al Comandante General de Marina, que el Director de la Escuela sugería el cambio de los 12 cañones de a 32 que montaba, cuyos tubos y cureñas estaban en mal estado, por 16 de a 70 Rodman, que el buque podía recibir sin peligro, debiéndose además reparar y forrar con plomo la santa bárbara, ubicar el pañol de luces en el sitio apropiado, y acondicionar el pequeño pañol de saquetes para saludos, visto que era muy húmedo en razón de estar por debajo de la línea de flotación y tener filtraciones de agua por el casco, todo lo cual pondría en riesgo los artículos y accesorios de la nueva artillería[161].

En cuanto a personal, se requería de una dotación conveniente, "pues los alumnos por su corta edad y escaso número", no podrían atender esa artillería. Además se necesitaba de oficiales de guerra en número suficiente, que provendrían de los excedentes en los buques de guerra, suprimiéndose los inspectores de 1ra. clase.

Por último, el Director de la Escuela manifestaba que carecía de armamento menor y, en consecuencia, solicitaba 50 rifles y 50 revólveres, pues los revólveres Lefaucheux y las carabinas peruanas que tuviera en su inventario, habían sido entregadas a otra entidad.

Tizón manifestaba al Comandante General su total concurrencia con lo expuesto por el Director, debiéndose satisfacer sus sugerencias, si es que se quería que la *Apurímac* quedase en condiciones de combatir.

El 27 de setiembre y el 10 de octubre, el Comandante General de Marina, atendiendo también a la recomendación citada dispuso, que para su resguardo, los transportes fondeasen entre los buques mercantes surtos en la bahía y la playa, y que la *Apurímac* fondease en posición tal como para defender el dique y finalmente, que el servicio de rondas se cumpliera con toda estrictez para evitar sorpresas.

El 11 de octubre, el Mayor de Órdenes del Departamento Tizón, informaba al Comandante General que se había impartido las órdenes del caso, pero exponía estas cuatro observaciones[162]:

- Que el mismo 27 enmendaron fondeadero el *Talismán* y *Limeña*, pero que era necesario definir mejor la ubicación, para incluir el muelle dársena. En efecto, lo sugerido por Prado era: "que se coloque a todos nuestros transportes dentro de la dársena resguardados por los buques mercantes; así estarán más asegurados contra una sorpresa del enemigo".

- Que estando pendiente el cambio de artillería de la *Apurímac*, consideraba que con su ubicación en las cercanías del dique pudiera cubrirlo o protegerlo y que, por lo contrario, si el enemigo tuviera como objetivo destruir el dique, la probabilidad de ello aumentaría al estar cerca de la fragata, so pretexto de un ataque contra ella.
- Que si la idea era que el dique no representara un blanco seguro, él recomendaba que en lugar de la fragata, se fondeara el pontón *Pachitea*, con una competente guarnición de torpedistas; si a consecuencia del fuego enemigo contra el pontón resultaba averiado el dique, la Nación no tendría responsabilidad alguna, quedando expedito el camino para que la empresa reclamase ante el enemigo por cualquier daño sufrido por el fuego contra un simple pontón.
- Que el servicio de rondas se podía mejorar, para lo cual sugería que la Comandancia General citase a los comandos de los buques y a los jefes de las baterías, o por lo menos al Estado Mayor, para acordar lo que fuese necesario no solo para evitar una sorpresa, sino para reglamentar el servicio de manera que, dada la alarma por el bote de ronda, "pueda inmediatamente repelerse con todas las posibilidades de éxito y sin gran detrimento de nuestras fuerzas, cualquier ataque intentado durante la noche por la escuadra enemiga".

Por otro lado, era lógico que los recursos económicos ordinarios y extraordinarios del Presupuesto fueran destinados al alistamiento material y operativo de los buques de guerra y transportes, que por supuesto redundaba en crisis en lo que a la administración de las escuelas concernía.

Así se expresaba el Comandante General de Marina al elevar a la Dirección de Marina una comunicación del Director de la Escuela de Grumetes, en la que manifestaba que la escuela se encontraba en una situación difícil por la falta de fondos, aún para atender a las necesidades más apremiantes, llevando a que los profesores y empleados subalternos planteasen su separación si en lo sucesivo no se satisfacían sus haberes mensuales que le permitieran atender sus necesidades familiares. El Director de la Escuela pedía la designación de una junta que examinase la contabilidad, y demostrase que la Caja Fiscal adeudaba 96 mil soles más otros 16 mil por créditos pendientes, pero que si la Caja entregaba semanalmente un mil soles, "podrá marchar la Escuela con regularidad y conciliando su mejor servicio"[163].

De la Haza apoyaba el planteamiento del Director, tanto en lo concerniente a la auditoría contable, cuanto a la entrega sugerida de mil soles semanales, pues el examen podía tomar tiempo. La suma semanal sería aplicada "exclusivamente a todos los gastos del mes de octubre y

siguientes, sin perjuicio de las disposiciones que se adopten sobre la deuda anterior". No se conoce el resultado de este planteamiento.

A diferencia de la suspensión de las labores académicas en las Escuelas Naval y Preparatoria, la de Grumetes siguió funcionando. En efecto, el 24 de enero de 1880, el Director capitán de nāvío Emilio Díaz, informaba que durante la semana transcurrida, los alumnos se habían ocupado en sus tareas escolares y marineras, al tiempo que daba cuenta del movimiento de alumnos, que se resume: de alta uno, y 25 bajas, las cuales comprendían a uno fallecido en el hospital, 15 trasladados al *Chalaco* y 9 desertores[164].

Sobre esto último, el Comandante General de Marina, capitán de navío J.M. García, comunicó el 27 de enero a los Prefectos de Lima y Callao, que en la noche del 22 de enero desertaron de la fragata *Apurímac*, el cabo de guardia, un centinela y siete alumnos de la Escuela de Grumetes, manifestándole García el gran interés por su captura, tanto para reprimir la grave falta de los dos primeros contra el servicio militar, cuanto de los alumnos desertores. Además del delito se agregaba lo oneroso que había sido para el Fisco lo invertido en su educación. Concluía, pues, solicitando su captura, para lo cual les remitía la correspondiente filiación[165].

En el Tomo IX al tratar de la Escuela de Aprendices para Marineros, se describió el tema de la Caja de Ahorros. Pues bien, el 13 de febrero de 1880, por la Secretaría de Marina, se promulgó una resolución que la liquidaba, según el texto siguiente[166]:

"Lima, 13 de febrero de 1880

No habiendo producido la Caja de Ahorros para los Aprendices de Marineros, los beneficios que se tuvieran en mira al dictarla por decreto de 23 de octubre de 1875, y no existiendo razón para que los haberes sobrantes ni los pagamentos a las tripulaciones de los buques y dependencias de la Armada, pasen a aumentar los fondos de dicha caja, puesto que las instituciones de esta naturaleza solo tienen por objeto formar pequeños capitales a los imponentes con el producto acumulatorio de las cantidades que cada uno va depositando voluntariamente y de sus respectivos réditos; y considerando además, que los mismos contribuyentes, en cuyo favor se estableció dicha caja, han manifestado repetidas veces que lo exiguo de sus haberes no les permite continuar sufriendo el descuento de veinticinco por ciento, que es el valor de la imposición mensual;

Se declara: desde la fecha, (terminada) la Caja de Ahorros para Aprendices de Marineros y suspendido el indicado descuento; y se dispone que la Junta Directiva de esa institución, proceda en el día a practicar el balance general de los fondos de la mencionada caja y ordene la

liquidación de las cuentas corrientes de los actuales accionistas a quienes se reconoce desde luego el derecho a ser reintegrados oportunamente de la suma que les corresponde por capital e intereses. Dese cuenta a la brevedad posible del resultado de una operación y del saldo que debe quedar a favor del Erario para aplicarlo a las diversas necesidades de la Armada. Regístrese y Comuníquese. Rúbrica de S.E. *VILLAR*".

No obstante lo expuesto sobre funcionamiento de la Escuela de Grumetes, el 27 de febrero de 1880, *El Peruano* publicaba una resolución suprema del 26 de enero, por la que se reorganizaba la Escuela de Grumetes, cuyo texto, interesante por supuesto, agregaba nueva situación de incertidumbre, en cuanto a los resultados que podían aportar para la guerra[167]. Decía así:

"Lima, enero 26 de 1880

No pudiendo la Escuela de Grumetes, de la manera que está actualmente organizada, proporcionar hasta después de mucho tiempo, alumnos aparentes para ser embarcados en los buques de la escuadra, y siendo de urgente necesidad atender de preferencia a la instrucción militar y marinera de los individuos que se destinan al servicio de la armada, a fin de conseguir, cuanto antes, marineros nacionales aptos para ir llenando las bajas que ocurran en los buques y para tener una reserva útil con que tripular los que puedan adquirirse;

Se declara derogado el Reglamento que rige en dicha escuela, e incorporada a la escuadra la fragata *Apurímac*, la que servirá de Escuela Práctica de Grumetes y estará en todo sujeta al régimen económico y disciplinario de los demás buques, debiendo considerarse en el presupuesto general del ramo la dotación que le corresponde y los gastos que demanda su sostenimiento. Y por cuanto es conveniente determinar, desde luego, las personas que deben recibir la instrucción práctica en dicha escuela, para servir después en la armada;

Se dispone: que por la Secretaría de Gobierno, se pida a las provincias del litoral, en vista de los datos estadísticos, un contingente extraordinario de cuatrocientos (400) individuos de diez y ocho a veinticinco años de edad, idóneos para el servicio de mar.

Regístrese y comuníquese, previniéndose a la Comandancia General de Marina que proceda a cerrar el balance de la caja de la antigua escuela, y a dar de baja a los alumnos menores de diez y seis años, y a los que no sean útiles por su constitución física, los cuales serán puestos a disposición de sus padres o apoderados. Rúbrica de S.E. *VILLAR*".

A los pocos días, el 3 de marzo, el Jefe Supremo de la República, Piérola, promulgó otra resolución para regular ese enrolamiento de 400 individuos para la armada[168]:

"Habiéndose reorganizado la Escuela de Grumetes por resolución del 26 de febrero último, en la que se determina a la vez manera como

deben reemplazarse las bajas que ocurran en la Armada, y no estando destinados los buques a servir de lugares de corrección, sino que, por el contrario, ellos están llamados a desempeñar fines enteramente diversos y muy elevados, cuales son los de sostener el orden público, la honra de la Nación y la defensa de la integridad del territorio: Se prohibe, en lo absoluto, a las autoridades políticas y militares, remitir a la Comandancia General de Marina, para que sean dados de alta en los buques de la escuadra y dependencias del ramo, a individuos que hayan cometido faltas que solo corresponde reprimir a las autoridades de policía o a los tribunales de justicia".

No se ha encontrado información en cuanto al cumplimiento de esta resolución.

C. LOS INTERESES MARÍTIMOS

11. LOS INTERESES MARÍTIMOS

11.1. TRÁFICO MARÍTIMO EN EL SEGUNDO SEMESTRE DE 1879

Como se ha detallado en capítulos anteriores, el tráfico marítimo que atendía el comercio exterior y de cabotaje en el primer semestre de 1879, correspondió a las operaciones que realizara la P.S.N.C., única línea de vapores con itinerario, y un conjunto de buques sin itinerario como eran los veleros y algunos pocos vapores europeos, y de la C.S.A.V. hasta abril.

Entre los armadores de los veleros nacionales, muchos cambiaron de bandera, lo que sumado a la carencia de vapores permite afirmar, en términos generales, que la marina mercante nacional estuvo prácticamente ausente en el esfuerzo de guerra. Esta situación, aunada a la condición de neutralidad de los buques de bandera extranjera, delegó en los pocos transportes de la armada, la tarea de mantener abierta las líneas de comunicación marítima entre las fuerzas terrestres y sus bases, y del Perú con Panamá.

11.1.1. Tráfico atendido por la P.S.N.C.[169]

En base a los datos de los vapores de la P.S.N.C., publicados en los diarios de la época correspondientes a las llegadas al Callao y de su procedencia, así como de las salidas del mismo puerto y su destino, durante el segundo semestre de 1879, se ha preparado los cuadros y comentarios que siguen:

Número de Llegadas al Callao de los vapores de la P.S.N.C.
2do. semestre 1879

Vapor*	Julio	Agosto	Setiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Total
Lontué (812)	1	2	1		1	1	6
Bolivia (1,237)	1	1	1	1	1	1	6
Arequipa (662)	2	3	1	2	2	2	12
Quito (600)	9	9	8	9	8	8	51
Coquimbo (1,132)	1	1	1	1	1		5
Santa Rosa	1	1				1	3
Trujillo (977)	1	2	2	2	2		9
Islay (1,109)	1	1	1	2	1	1	7
Santiago (679)	2	2	2	2	2	2	12
Ilo	1	1	1	1	1		5
Perú	3	2	2	2	2	2	13
Ayacucho	1	1	1	1	1	1	6
Valdivia (1,153)	1	1	1	2	1	1	7
Lima (1, 132)	1	1	1	1	1	2	7
Paita (1,117)	1	1	1	1	1	1	6
Colombia (1,139)	2	1	1	1	1	1	7
Pacific (1,170)	1		2	1	1	1	6
Amazonas (1,970)	1						1
Chile			1		1		2
Huacho (249)						1	1
Total	31	30	28	29	28	26	172

(*) Toneladas de Registro

Puertos de procedencia de los vapores de la P.S.N.C. llegados al Callao. 2do. semestre 1879

Puertos	Julio	Agosto	Setiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Total
Valparaíso	7	5	6	6	4	6	34
Caldera*	2	2	2		1	1	8
Pisco	9	9	8	9	9	8	52
Huanchaco	3	2	2				7
Eten	2	2	4	3	2	2	15
Pimentel	2	3	1	4	5	4	19
Lobos de Afuera	2	2					4
Paita				2	2	2	6
Panamá	4	4	4	5	4	4	25
Total	31	29	27	29	27	27	170

(*) Extraordinario

En los 184 días del semestre, se registró 24 entradas en julio, 22 en agosto, 21 en setiembre, 21 en octubre, 22 en noviembre y 21 en diciembre, es decir 131 días, durante los cuales se produjo las 172 llegadas anotadas, en un régimen que variaba entre 1 y 4 vapores diarios.

Por otro lado, en lo que concierne a puertos de procedencia, se ha comprobado que de Pisco siempre llegó el vapor *Quito*, en tanto que de los otros puertos peruanos consignados, los vapores fueron diferentes.

Se puede observar que el *Amazonas* llegó al Callao, por última vez, procedente de Valparaíso, con bandera inglesa, pues fue vendido a Chile. Sus oficiales y empleados llegaron al Callao el 2 de agosto a bordo del *Colombia*.

También se puede apreciar que a partir de setiembre no hubo llegadas de vapores procedentes de Lobos de Afuera, lugar seleccionado para carguío de guano. Asimismo, que setiembre fue el último mes en que se registran dos llegadas de vapores de Caldera.

En términos generales, el vapor procedente de Panamá con carga surtida, traía dos veces al mes, a intervalo de 15 días, el correo de Europa y costa atlántica de Estados Unidos.

En algunos de los vapores procedentes de Paita, Eten, Chala y Mollendo, se traían reses para el Callao.

Es interesante la noticia que trajera el vapor *Bolivia* al fondear en el Callao el 9 de octubre, procedente de Valparaíso: que el 8 de octubre estaban en Antofagasta el *Huanay*, *Paquete del Maule*, *Santa Luisa* y *Copiapó*. La noticia había sido recogida en Valparaíso, seguramente a raíz del convoy que zarpara de ese puerto para Antofagasta. Lo más probable era que algunos de los buques del convoy, quedaron efectivamente en este último puerto, que en la madrugada del 8 no fueron avistados y/o identificados por el *Huáscar*.

Una de las disposiciones de la autoridad marítima, se relaciona con el ingreso de vapores al Callao, limitado hasta las 6 p.m. Por no cumplir con ella, el capitán del *Arequipa* fue multado con la suma de 100 soles.

Por otro lado, si bien es cierto que la P.S.N.C. publicaba mensualmente los itinerarios que sus vapores cumplirían en el mes, y también la estadística mensual de llegadas y salidas al Callao y que, con excepciones como el caso anterior, se ceñían a las horas establecidas por la Autoridad Marítima para la entrada y salida del Callao, la realidad es que tales itinerarios y horarios no se seguían a cabalidad, lo cual lleva a que el 28 de agosto el Comandante General de Marina elevara una comunicación al Ministro de Guerra y Marina, sobre esto último, en los términos que siguen:

"Desde que la República de Chile, sin causa alguna motivada, declaró la guerra al Perú, viene notándose en la llegada de los buques de la P.S.N.C., inexactitudes que comenzaron por horas, continuaron por días y hoy se dejan sentir de tal manera, que se ignoran los días en que deben anclar en este puerto, inutilizando los itinerarios que tienen la obligación de publicar, con graves y trascendentales perjuicios al comercio.

Estas fallas que en época de paz merecerían llamar seriamente la atención del Supremo Gobierno, son de mayor magnitud si se tiene en consideración el estado de guerra en que se encuentra el país y las funestas consecuencias que pueden traer contrariando todos los planes que se adopten respecto a las expediciones de los buques de la escuadra.

Desorientado el Supremo Gobierno de las operaciones del enemigo no se ocultará a la alta penetración de US., que sorprender los buques de la escuadra nacional y aún atacar este puerto, sin que se deje sentir sino por la detonación de sus cañones.

Estos poderosos motivos me han decidido en cumplimiento de mi deber, a dirigirme a US. manifestándole que aun cuando esta Comandancia General conoce sus deberes y la facultad que tiene para llamar al orden a la P.S.N.C. empleando para ello la aplicación de fuertes multas por

cada una de sus faltas, existiendo consideraciones nacidas de las circunstancias que atraviesa el país, cree prudente y necesario solicitar del Supremo Gobierno le determine la conducta que debe observar en lo sucesivo".

No se ha encontrado comunicación alguna que exprese una decisión al respecto.

Número de Salidas del Callao de los vapores de la P.S.N.C. 2do. semestre 1879

Vapor	Julio	Agosto	Setiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Total
Lontué	1	1	1	1	1	1	6
Bolivia	1	1	1	1	1	1	6
Arequipa	2	2	2	2	2	2	12
Quito	9	8	9	8	7	9	50
Coquimbo	2	1	1		1	1	6
Santa Rosa	1	1					2
Trujillo	1	2	2	2	2		9
Islay	1	1	1	1	1	1	6
Santiago	3	2	1	2	2	2	12
Ilo	1	1	1	1	1		5
Perú	2	2	3	2	2	2	13
Ayacucho	1	1	1	1	1	1	6
Valdivia	1	1		2		1	5
Lima	1	1	1		1	2	6
Paita	2	1	1	1	1	1	7
Colombia	1	2		2	1	1	7
Pacific	1	1	2		2		6
Amazonas	1						1
Chile					1		1
Huacho					1		1
Pizarro (1,396)						1	1
Total	32	29	27	26	28	26	168

Puertos de destino de los vapores de la P.S.N.C. salidos del Callao. 2do. semestre 1879

Puertos	Julio	Agosto	Setiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Total
Valparaíso	6	7	4	3	6	4	30
Caldera*	2	2	1	1	1	1	8
Pisco	9	8	9	8	8	9	51
Huanchaco	2	2	3				7
Eten	3	3	4	2	2	3	17
Pimentel	2	2	2	5	4	4	19
Lobos de Afuera	3	1					4
Paita				2	2	2	6
Panamá	5	4	4	5	4	4	26
Total	32	29	27	26	27	27	168

(*) Extraordinario

En los 184 días del semestre, se registraron salidas en 20 días en julio, 19 en agosto, 17 en setiembre, 17 en octubre, 18 en noviembre y 18 en diciembre, o sea en 109 días, durante los cuales se produjo las 168 salidas indicadas, a regímenes que variaron entre 1 y 4 vapores diarios.

Por otro lado, en lo que concierne a los puertos de destino, se ha comprobado que para Pisco siempre salió el vapor *Quito*, en tanto que para los otros puertos peruanos, los vapores fueron diferentes.

Se puede apreciar que el *Amazonas* salió del Callao con destino a Valparaíso, por última vez con bandera inglesa, el 24 de julio, antes de la venta comentada.

En términos generales, el vapor despachado para Panamá con carga surtida llevaba dos veces al mes, con intervalo de 15 días, el correo destinado a Europa y costa atlántica de Estados Unidos.

A partir de julio, los vapores destinados a conducir la carga para los vapores de la línea del Estrecho admitieron en adelante pasajeros, carga y reses para la costa.

Generalmente los vapores que salían para el Sur con carga general hacían escala en Mollendo, Arica, Pisagua y Caldera, para empalmar en este último con el vapor que venía del Estrecho. La escala en Lomas la dispuso la compañía a partir del 10 de setiembre, para satisfacer un pedido de la autoridad peruana. En cambio, la compañía dispuso que el *Lontué* que zarpó del Callao el 19 de julio, sería el

último en hacer escala en Iquique, hasta nueva orden, en virtud del reinicio del bloqueo.

La compañía avisó además que a partir del lunes 15 de diciembre en que zarparía del Callao el *Lima* conduciendo carga para el *Liguria*, procedente del Estrecho, quedarían suprimidas las escalas en Pisagua e Iquique.

Del cuadro de puertos de destino se puede apreciar que a partir de setiembre, las salidas para Caldera quedaron reducidas a solo una al mes. A los pasajeros para la línea del Estrecho se les conducía por los vapores ordinarios de la compañía a Valparaíso, en donde eran transbordados. En el semestre, los vapores del Estrecho fueron el *Potosí, Illimani, Liguria, Sorata* y *Cotopaxi*.

A partir de setiembre se cancelaron las salidas para Lobos de Afuera, en donde cargaban guano.

De acuerdo a los itinerarios que publicaba la P.S.N.C. todos los meses, las salidas del Callao para Valparaíso se realizaban los días sábados y miércoles, a las 6 p.m. Todos estos vapores, en correspondencia con los itinerarios, a la ida y/o al regreso tocaban en Tambo de Mora, Pisco, Lomas, Chala, Quilca, Mollendo, Ilo, Arica, Iquique, Pisagua, Mejillones del Perú, Cobija, Tocopilla, Mejillones de Bolivia, Antofagasta, Chañaral, Caldera, Carrizal Bajo, Huasco y Coquimbo.

Por otro lado, los jueves de cada semana, a las 10 de la mañana, salían vapores para Paita, Guayaquil y Panamá, que de acuerdo al itinerario tocaban a la ida y/o regreso, en Pacasmayo, Eten, Sechura, Paita, Tumbes, Guayaquil, Ballenita, Manta, Bahía, Tumaco, Esmeraldas y Buenaventura.

Otros vapores salían los jueves a las 6 p.m. para el norte con destino a Huanchaco, Eten, Pimentel, y de acuerdo al itinerario tocaban a la ida y/o regreso en Huacho, Supe, Casma, Huarmey, Samanco, Chimbote, Santa, Guañape y Salaverry. El vapor que salía para Pisco, lo hacía todos los lunes y jueves, a las 6 p.m., con escalas en Cerro Azul y Tambo de Mora.

Como se puede apreciar por los itinerarios, la P.S.N.C. atendía a todos los puertos y caletas peruanos, en sus viajes al norte y sur, aunque, claro está, algunas veces se producían cambios, que eran anunciados en los periódicos. Obviamente, la frecuencia de llegadas y salidas al Callao representaba una intensa actividad portuaria y comercial.

La P.S.N.C., aparte de las ventas de vapores que hiciera al Perú y Chile, tuvo una baja en su flota al naufragar, sin pérdida de vidas, el 18 de julio en la isla Mocha, Chile, el vapor *Illimani* que hacía la carrera

entre Liverpool y Caldera. Era un vapor nuevo, construido en Liverpool, de gran andar y tonelaje.

Por otro lado, esta compañía en su plan de modernización, construyó un magnífico vapor de acero, el *Pizarro*, de 1,396 toneladas de registro, con 100 camarotes de 1ra. clase, y andar de 16 nudos. Llegó al Callao, por primera vez, el 22 de noviembre procedente de Liverpool, con escala en Coronel, desde donde empleó 7 días.

No hay información disponible sobre el número de pasajeros llegados al Callao, o en tránsito, movimiento que era prácticamente en vapores de la P.S.N.C. Sin embargo, se registra en los diarios algunos datos interesantes, sobre la identidad de algunos pasajeros. Así, el 13 de setiembre en el *Ayacucho*, procedente de Panamá, llegó el coronel Enrique Lara que había gestionado en Estados Unidos la construcción de cuatro lanchas torpederas Herreshoff; en el *Islay*, que arribó al Callao el 3 de octubre procedente de Paita, llegó el ingeniero Blume, conforme se mencionó al tratar el tema del submarino; en el *Ilo*, que arribó al Callao el 11 de setiembre, llegaron 7 enfermos del ejército de Iquique, de los cuales 3 convalecían de heridas a consecuencia del bombardeo nocturno de Iquique en julio.

El pasaje más importante estuvo en el vapor *Lima*, que arribara al Callao en los primeros días de diciembre, con los pasajeros que embarcara el 29 de noviembre en Arica, y que eran nada menos que el Director de la Guerra, general Prado, y sus edecanes, secretarios, 2do. jefe del regimiento Húsares, coronel R. Bedoya, que tomara parte en la fatal jornada de San Francisco, algunos miembros de las Ambulancias de Iquique y 3 o 4 oficiales y soldados del ejército del general Buendía, después del ataque del día 19.

Finalmente, otro pasaje importante llegó en el vapor *Coquimbo*, arribado al Callao el 6 de diciembre procedente de Valparaíso, con escalas en Iquique y Pisagua, más las noticias del combate de Tarapacá el 27 de noviembre. Entre los pasajeros estuvieron los empleados del Hospital Militar de Molle, que quedaran a cargo de los enfermos después de la ocupación de Iquique. Viajaron también los enfermos, con permiso de las autoridades chilenas. En Arica, el vapor dejó a los empleados del hospital y siguió viaje al Callao. Comentaban en el vapor, que la situación en Arica había mejorado después de la partida de Prado. Al llegar a Arica el *Coquimbo*, un oficial chileno llegó en un bote y pretendió intervenir en el embarque de pasajeros y expedición de pasaporte, pero el almirante Montero lo obligó a retirarse. Cabe recordar que el bloqueo de Arica se había iniciado el 1° de diciembre. También viajaba como pasajero, el capitán Lautrup,

ex-comandante del capturado *Rímac*, con permiso para ir a Lima. Durante la escala del vapor en Ilo, pasó a tierra, pero al regresar en bote al vapor, fue capturado por una embarcación chilena de la cañonera *O'Higgins*, que seguía las aguas del *Coquimbo*. En este vapor también arribaron al Callao, algunos miembros de la Ambulancia de Pisagua, hechos prisioneros después del combate, llevados a Chile, y embarcados allí en el vapor mencionado.

En cuanto a la interferencia de la escuadra chilena al tráfico de los vapores de la P.S.N.C. en el 2do. semestre de 1879, puede decirse que fue mínima, de acuerdo a las noticias consignadas en los diarios limeños. Por ejemplo, el *Bolivia* al llegar al Callao el 9 de octubre, informaba que el 5 a la 1 a.m. fue interceptado a la altura de Arica, para pedirle información sobre el *Huáscar*, que no pudo satisfacer por no tenerla. En otro caso, un telegrama de Iquique del 11 de octubre, informó que el *Lontué* fue impedido de descargar en ese puerto por el *O'Higgins* y el *Loa*, por lo que siguió su viaje a Valparaíso.

Aquel mismo vapor, a su llegada al Callao el 11 de diciembre procedente de Valparaíso de donde saliera el 29 de noviembre, con escalas en Antofagasta, Iquique, Pisagua, Ilo y Mollendo, informaba que le fue prohibido ingresar a Arica en razón del bloqueo, y que entre Ilo y Mollendo fue interceptado por el *O'Higgins*, que pretendió extraer pasajeros que conducía, a lo cual se opuso su capitán. Por otro lado, el *Perú* que llegara de Mollendo el 16 de diciembre, informaba que la *Chacabuco*, *O'Higgins* y un transporte, bloqueaban Ilo. En un telegrama del 10 de octubre recibido de Paita, se informaba que el *Amazonas* estuvo en la isla Lobos de Afuera, ocasión en la que notificó a los buques fondeados cargando guano, que abandonasen el fondeadero. Otras veces, la interferencia no provenía directamente de la escuadra enemiga, pero sí de otras personas. Por ejemplo, al llegar el 8 de octubre el *Ayacucho*, procedente de Panamá, con escala en Guayaquil, informó que estando en este puerto el contador del vapor (chileno) denunció la existencia a bordo de varios cajones de torpedos, los que fueron extraídos, y devueltos a Panamá.

11.1.2. Tráfico atendido por buques sin itinerario[170]

Aparte del servicio que brindaba la P.S.N.C., había otros buques que cumplían un rol en el tráfico, tanto en cuanto al cabotaje, como con el exterior, pero en su gran mayoría eran veleros, y unos pocos vapores. Dicho sea de paso, el movimiento es indicativo de la falta

de marina mercante nacional, con todo el efecto negativo que ello representaba.

Así, en cuanto a veleros, una recopilación de informaciones en los diarios, indica que en el semestre llegaron al Callao: Goletas 4; fragatas 10; barcas 34; bergantines 1; pailebotes 2, y otros 8 cuyo tipo y nacionalidad no aparecen consignados. Respecto a las nacionalidades de los primeros fueron: italianos 16; hondureños 4; ingleses 15; nicaragüenses 2; portugueses 6, alemanes 2, norteamericanos 3.

La casi totalidad de estos buques a vela, con productos del país, procedían de puertos peruanos como Cerro Azul, Ancón, Guañape, Pisco, Lobos de Afuera, Paita, Zorritos, Tambo de Mora, Arica y Santa. Asimismo, parte de estos veleros arribaban al Callao con carga general o surtida procedentes de Nueva York, Génova, Hong Kong, El Havre, Liverpool, Hamburgo, San Francisco de California, Valparaíso, Guayaquil, Montevideo, Buenos Aires y Melbourne.

Es interesante citar que el 12 de setiembre llegó al Callao el vapor *Charrúa*, uruguayo, el primer vapor de esta bandera que llegase a nuestras costas, y que si bien entró de arribada forzosa, después de reparar las fallas de su máquina, realizó algunos viajes a Guayaquil, y otros desde Paita y Zorritos conduciendo kerosene.

La misma recopilación indica que salieron del Callao, en el semestre: 1 fragata; 10 barcas; 1 bergantín; 6 goletas; 2 pailebotes, cuyas nacionalidades fueron: italianos 6; norteamericanos 1; ingleses 2; franceses 2; alemán 1; portugueses 3; y nacional 1.

Los destinos de estos veleros conduciendo carga surtida a puertos peruanos fueron: Mollendo, Tambo de Mora, Iquique, Eten, Tumbes, Pisco, Cerro Azul, Huanchaco, Arica. Los destinos al exterior fueron San Francisco de California, Guam, Liverpool, Costa Rica.

Pero hubo otros vapores, con carga surtida procedentes de Europa, de la compañía alemana Kosmos: *Denderah*, *Memphis*, *Thebes* y *Ramsés*, y el inglés *Ballestas*.

Es interesante la información que proporcionara el *Denderah*, al llegar el 1° de octubre procedente de Valparaíso, en cuanto a que el 20 de setiembre había salido de Valparaíso un convoy conduciendo tropa para Antofagasta, estimada en 4,000 hombres, en los buques *Loa, Limarí, Paquete del Maule, Matías Cousiño, Santa Luisa,* y *Amazonas*, escoltado por el *Cochrane* y *O'Higgins*. Obviamente, esta noticia no la habría podido conocer Grau aún enviándosela por cable, pues el mismo día que el vapor alemán llegaba al Callao, Grau ya había zarpado de Iquique en su quinta y última expedición.

También es interesante anotar que el Secretario del Director de la Guerra, don Mariano Álvarez, llegó al Callao el 3 de noviembre en el velero *Eduardo Brien*, procedente de Arica. Otra, que en el vapor *Ayacucho* de la P.S.N.C. llegó al Callao el 8 de noviembre, el señor Gallenga, corresponsal del *Times* de Londres.

Otra noticia interesante la trajo el vapor *Memphis*, alemán, llegado al Callao el 30 de octubre. Habiendo salido de Valparaíso el 21 de este mes, pudo presenciar la llegada del capturado *Huáscar* el 20; que en Mollendo se habían celebrado con gran pompa y solemnidad las honras fúnebres por Grau y sus compañeros; que Prado había recibido en Arica el parte de Carbajal, y que también lo trajo al Callao.

Al tratar de la Escuela Naval en el Tomo IX, se vio que la entonces barca *Nereida* adquirida para práctica de los alumnos, realizó lo que puede considerarse como el primer crucero de verano en la costa. A los pocos meses fue vendida a un armador peruano privado. *La Patria* del 17 de noviembre, consigna la noticia de que la barca *Rosa Elguera* (ex-*Nereida*), había naufragado en Tumaco, Colombia, al quedar varada sobre una roca, destrozándose completamente. Tenía un cargamento de sal y otros artículos.

Ante la necesidad de contar con recursos para atender la marcha económica del país durante la guerra, el Congreso aprobó el 25 de octubre una ley que involucraba a las empresas de navegación, y que el Ejecutivo promulgara el 1° de noviembre, cuya parte resolutiva decía:

> Art.1°. Las empresas de ferrocarril, "de navegación", de espectáculos públicos y en general, todas las que expidan boletas o papeletas que den derecho al servicio que de ellas se encargan, cobrarán al público, como impuesto fiscal, dos (2) centavos de sol por cada boleto o papeleta de primera clase, y un (1) centavo por cada boleto o papeletas de segunda.
>
> Art.2°. Las administraciones de las empresas a que se refiere el artículo anterior, entregarán mensualmente al funcionario u oficina que designe el Ministerio de Hacienda, el producto del impuesto correspondiente al número de papeletas y boletos expedidos en el mes anterior previa la respectiva comprobación, y dichos funcionarios u oficinas remitirán bajo de su inmediata responsabilidad, a la junta administradora y de vigilancia de la emisión fiscal, los fondos procedentes de este impuesto, tan luego como los recauden.
>
> Comuníquese al Poder Ejecutivo para que disponga lo necesario a su cumplimiento".

Como este párrafo abarca el segundo semestre de 1879, a cuyo final se produce un violento cambio de gobierno, con nuevas autoridades, se incluirá algunas de las disposiciones emanadas de estas últimas hasta los primeros días de enero de 1880.

Así, el 29 de diciembre de 1879, el nuevo Comandante General de

Marina, capitán de navío J.M. García cursaba al Secretario de Estado en el Despacho de Marina, capitán de navío M. Villar, un oficio sobre tráfico en el puerto del Callao con el texto que sigue:

"Declarada la guerra a Chile, y la República en campaña, está establecido que ningún vapor ni buque de vela entre ni salga de la bahía, antes del tiro de diana, ni después del de retreta en que queda cerrado el puerto (Callao), medida que ha sido observada hasta el día por los buques de la P.S.N.C.

Como puede acontecer que alguno de los buques de la misma compañía intentase quebrantar aquella disposición, me dirijo a US. a fin de que se digne contestarme si permanece vigente aquella disposición".

El 31 del mismo mes, Villar confirmaba la vigencia de la disposición citada, modificando las horas de entrada y salida de los buques de vapor y de vela, en el sentido de que el puerto quedaría abierto a las 6 a.m. y cerrado a las 7 p.m.

Pero el 8 de enero, nuevamente el Comandante General de Marina oficiaba al Secretario de Marina dándole cuenta de la respuesta del Agente de la P.S.N.C. de fecha 7 de enero, al nuevo capitán de puerto del Callao, capitán de navío Manuel Palacios sobre las nuevas horas establecidas, la misma que le adjuntaba, y que decía:

"Callao, enero 7 de 1880

Sr. Capitán del Puerto don Manuel Palacios

Presente.

He tenido la honra de recibir el estimable oficio de US. de ayer (6) en que se sirve US. anunciarme haberse dispuesto que los vapores sean despachados a las 7 p.m. y que solo zarparán más tarde cuando al Supremo Gobierno le sea necesario su demora en el puerto.

Inútil me parece asegurar a US. que veré con mucha satisfacción que los vapores sean puntualmente despachados a la hora mencionada, pues cualquier demora en su salida ocasiona muchos inconvenientes y perjuicios. Con excepción de los vapores de la línea de Panamá y los que salen mensualmente para Caldera en conexión con los vapores del Estrecho, los cuales deben respectivamente zarpar a las 10 a.m. y a las 4 p.m., todos los demás tienen fijado las 6 p.m. como hora de salida, y creo con este motivo oportuno llamar la atención de US. sobre el artículo 8º de Contrato postal existente entre el Supremo Gobierno del Perú y esta Compañía, que a la letra es como sigue:

"Para evitar los perjuicios que ocasione al servicio público y a la misma Empresa de Vapores la demora en su despacho, es condición que se les ha de poner expeditos en las horas que hayan prefijado para su salida, tanto con la entrega de valijas como con la visita de la Capitanía del puerto, y demás formalidades. Mas si por algún accidente fuere indispensable la demora del vapor esta no podrá pasar de una hora de la prefijada, la cual se entiende únicamente en el puerto del Callao".

Tengo con este motivo la satisfacción de suscribirme de US. Su muy atto. y S.S. *W. FINCH*".

Ante esta respuesta, el capitán de puerto se dirigió al Comandante General de Marina el mismo 7, expresándole su opinión al respecto, como sigue:

"Por disposición Superior comunicada a esta capitanía por US. y reiterada de palabra para que el puerto quede cerrado a las 7 p.m., he pasado con oficio al Sr. Director de la P.S.N.C. tanto para hacerle saber esta resolución respecto a que los vapores solo pueden zarpar hasta las 7 p.m., excepto en los casos en que el Supremo Gobierno tuviese a bien disponer la demora de su salida hasta más tarde; como también de que dichos vapores solo se recibirán por esta capitanía desde las 6 a.m. en que se abre el puerto hasta las 7 p.m. que se cierra.

En respuesta la P.S.N.C. me ha contestado el oficio que original tengo el honor de adjuntar a US. pues en él está de manifiesto de que la estafeta de correos es la que generalmente ocasiona sus retardos, y para ello me copia el artículo 8° del Contrato postal.

Como por lo expuesto aparece de que no será posible dar cumplimiento a la disposición por la que no se pueden despachar los vapores después de las 7 p.m., me dirijo a US. para que se sirva decirme en contestación y lo que debo hacer en este caso, pues si la capitanía obliga a los vapores dejar el fondeadero a la última hora (7 p.m.) ellos saldrán sin la comunicación (correo postal), y de lo contrario hay que esperar que ellos reciban ésta, la que para su entrega a los Contadores tiene horas muy variadas".

Al elevar García ambas comunicaciones a Villar, le manifestaba:

"Por esos documentos, se impondrá US. que la P.S.N.C. esperando que los vapores sean puntualmente despachados a la hora mencionada, hace presente los inconvenientes y perjuicios que le ocasiona cualquiera demora en su salida.

Asegurando que con excepción de los vapores de la línea de Panamá y los que mensualmente salen para Caldera de acuerdo con los del Estrecho que respectivamente zarpan a las 10 a.m. y a las 4 p.m., todos los demás tienen fijada las 6 p.m. para su salida; copia el Art. 8° del Contrato postal celebrado entre el Supremo Gobierno del Perú y la P.S.N.C., por el cual se fijó por condición que se han de ponerse expeditos a esos buques en las horas prefijadas para su salida, tanto con la entrega de valijas, como con la visita de la capitanía de puerto y demás formalidades; y que si por algún incidente fuese indispensable demorar los vapores, no podrá pasar de una hora más de la prefijada, entendiéndose que esto solo puede tener lugar en el puerto del Callao".

García concluía su nota expresando que, como la práctica había demostrado que la mayor causa en el retraso de las salidas era por no remitirse en las horas señaladas las valijas de correos, la Comandancia General creía necesario que:

"Se sirva US., si lo estima conveniente, solicitar de la Secretaría respectiva, se impartan las órdenes más eficaces para que se remita la correspondencia oportunamente, con cuya medida se evitarán futuras reclamaciones de la P.S.N.C., se impedirá que ella cometa abusos y se dará exacto cumplimiento a las disposiciones del Supremo Gobierno".

En el Capítulo II del Volumen 1, se ha abordado el tema del cambio de bandera de buques mercantes, en particular a la de Nicaragua. En este sentido, y porque ello involucraba a una de las presas, el velero *Adriana Lucía*, es que el Ministro Residente de S.M.B. en Lima, Spencer St. John, con fecha 26 de agosto, ofició al Secretario de Relaciones Exteriores de S.M.B., informándole que durante muchos años los cónsules de Nicaragua habían entregado patentes de navegación a buques, autorizándolos a usar la bandera de la República de Nicaragua, documentos que eran proporcionados por órdenes directas del Sr. Villafane, Encargado de Negocios de Nicaragua en Perú y Chile, y cobrando altas tarifas por los documentos que eran renovados cada año.

Sin aviso previo, decía St. John, el Gobierno de Nicaragua había ahora decidido desconocer la actuación de sus funcionarios diplomáticos y consulares, declarando que las patentes concedidas por ellos eran nulas y en consecuencia, los buques de guerra peruanos se consideraban con derecho a capturar todo buque que llevase la bandera nicaragüense aunque sus papeles estuviesen en orden.

Como fuera muy difícil enviar buques a una colonia inglesa para recibir una patente, muchos súbditos británicos pusieron bajo la bandera de Nicaragua los buques que compraron en estos países. Al respecto, comentaba St. John, el Encargado de Negocios de S.M.B. en Santiago le había informado un caso de esta naturaleza.

Se trataba de un súbdito inglés apellidado Peede que había comprado varios años atrás, un buque llamado *Adriana Lucía*, y le puso la bandera nicaragüense. Antes de que a Chile llegase la noticia de que el Gobierno de Nicaragua desconociera la acción de sus funcionarios, el Sr. Peede envió el buque a cargar mineral a Chañaral, y es allí en donde fue capturado por el *Huáscar* y enviado al Callao como presa.

St. John manifestaba haber contratado un abogado para defender este buque si el Tribunal de Presas lo condenaba.

"Considero un caso justo en que se debe demandar una compensación del Gobierno peruano por una manifiesta negación de la justicia. El *Adriana Lucía*, es un buque bajo bandera neutral y entretenido en un comercio legal en la costa de un beligerante. Ninguno de los países beligerantes ha comunicado de que no respetarán a los buques que lleven bandera de Nicaragua, y los armadores han sido tomados totalmente de sorpresa.

He tratado de contactar al Gobierno peruano para que considere al *Adriana Lucía* como de la propiedad por muchos años, de un súbdito inglés, pero a pedido del Sr. Irigoyen he dejado la decisión al Tribunal de Presas, reservándome el derecho de objetar la sentencia si parece ser injusta".

Hasta aquí la situación del velero en cuestión, pero hasta el término del semestre no se había arribado a decisión alguna.

11.1.2.1. Carga llegada al Callao

Como de importancia para otros estudios, las noticias de las llegadas de estos veleros, consignaban para la mayoría de ellos, su tonelaje de registro, el puerto de procedencia, el número de días que le había tomado en llegar al Callao, a quién venían consignados, y la naturaleza de la carga, o si venían en lastre, y a veces el nombre del capitán. En este sentido, por ejemplo, es interesante consignar que el 3 de octubre llegó la barca *Juanito*, procedente de Valparaíso con un cargamento de madera, y que el 25 de noviembre llegó el pailebote italiano *José Pozo*, procedente de Guayaquil con un cargamento de caña.

A la llegada de todos aquellos buques, se suman los que arribaban al Callao conduciendo carbón. En total fueron 18 veleros, ya incorporados en la suma que se diera anteriormente, con procedencia principalmente de Liverpool, Cardiff y Newcastle, excepto uno de Sydney, Australia, otro de Rangún y uno de Montevideo. Por regla general, un velero demoraba un mínimo de 100 días desde Inglaterra.

Llegaron también al Callao, en el semestre, 6 buques trayendo trigo, de los cuales solo uno, el *Ilo*, vapor de la P.S.N.C, llegó el 11 de setiembre de Valparaíso con 100 sacos de trigo y 294 de papas. De los 5 veleros arribados, 3 llegaron procedentes de Chile con trigo consignado a Serdio Hnos. y de San Francisco de California solo uno consignado a Graham Rowe, y otro de Melbourne, Australia. Pero lo interesante está en que el 17 de diciembre el vapor *Ayacucho*, de la P.S.N.C. salió para Valparaíso con un buen cargamento de arroz. Este intercambio comercial directo entre dos países en guerra, resultaba anómalo, por decir lo menos.

Sin embargo resulta interesante un comentario aparecido en *La Patria* del 6 de setiembre acerca de que los buques que antes conducían trigo y otros granos de Chile para Callao e Iquique, han establecido carrera entre el Callao y California.

11.1.2.2. Transporte de dinero y valores[171]

Ante la carencia de rutas terrestres a lo largo de la costa, el dinero

producto de derechos de aduana, contribuciones u operaciones comerciales, tenía que remesarse al Callao por vía marítima, y como los buques de la P.S.N.C. tenían un servicio regular de itinerario, eran el medio más evidente y seguro para ese traslado. Pero lo interesante de ello está en que también traían dinero de puertos del país con que se estaba en guerra.

La Patria consigna las llegadas de dinero, de las que se ha formado el cuadro siguiente:

Procedencia	Soles en billetes	Soles en plata	Soles en oro
De Iquique			
19 Set. Vapor *Chile*	10,300		
8 Oct. Vapor *Huacho*	15,765	3,006	
9 Dic. Vapor *Coquimbo*	21,820		
Subtotal	47,885	3,006	
De Pisagua			
19 Set. Vapor *Chile*	1,600		
Subtotal	1,600		
De Arica			
19 Set. Vapor *Chile*	7,850		
21 Nov. Vapor *Valdivia*	8,893	2,300	
Subtotal	16,743	2,300	
De Ilo			
19 Set. Vapor *Chile*	2,160	1,170	
9 Dic. Vapor *Coquimbo*	1,900	585	
11 Dic. Vapor *Lontué*	6,442		
Subtotal	10,502	1,755	
De Mollendo			
9 Dic. Vapor *Coquimbo*	3,542		
11 Dic. Vapor *Lontué*	3,000	2,900	
Subtotal	6,542	2,900	
De Quilca			
19 Set. Vapor *Chile*	820	620	
Subtotal	820	620	
De Chala			
9 Dic. Vapor *Coquimbo*	4,686	11,652	
Subtotal	4,686	11,652	
De Paita			
9 Dic. Vapor *Santiago*	2,500	1,221	

Subtotal	2,500	1,221	
De Pacasmayo 15 Dic. Vapor *Arequipa*		2,344	
Subtotal		2,344	
De Salaverry 15 Dic. Vapor *Arequipa*		2,000	
Subtotal		2,000	
De Chimbote 15 Dic. Vapor *Arequipa*	520		
Subtotal	520		
De Casma 9 Dic. Vapor *Santiago* 15 Dic. Vapor *Arequipa*	 1,000	318	
Subtotal	1,000	318	
De Supe 15 Dic. Vapor *Arequipa*	2,642		
Subtotal	2,642		
De Huacho 9 Dic. Vapor *Santiago* 15 Dic. Vapor *Arequipa*	1,600 1,200		
Subtotal	2,800		
De la costa sur peruana 11 Set. Vapor *Ilo* 2 Set. Vapor *Bolivia*	29,160 30, 883	7,419	
Subtotal	60,043	7,419	
De Guayaquil 13 Dic. Vapor *Paita*	1,187.5		148
Subtotal	1,187.5		148
De Tocopilla 11 Dic. Vapor *Lontué*		200	
Subtotal		200	
De Caldera 21 Nov. Vapor *Valdivia*	1,178		
Subtotal	1,178		
De Valparaíso 11 Set. Vapor *Ilo* 9 Dic. Vapor *Coquimbo*	15,400 4,710		

Subtotal	20,110		
De Coquimbo 2 Set. Vapor *Bolivia*	27,519		
Subtotal	27,519		
GRAN TOTAL	208,277.5	35,735	148

Además, los vapores trajeron lo siguiente:

15 Nov. Vapor *Paita*	1 cajón de alhajas y otro de billetes de banco, producto de la erogación por el Concejo Provincial de Piura, para la compra del blindado *Almirante Grau*.
9 Dic. Vapor *Santiago*	5 bultos conteniendo plata piña y sellada, más 1 bulto con dinero y alhajas que remitía la Provincia de Trujillo, como erogación para la compra del blindado *Almirante Grau*.
11 Dic. Vapor *Lima*	1 cajón de plata piña de Casma.

11.2. MOVIMIENTO COMERCIAL[172]

El 23 de setiembre *La Patria* comentaba que no obstante que la guerra había hecho disminuir el movimiento mercantil en general, su influencia no se hacía sentir aún en el ramo de importaciones, y que en esos días estaban descargando en la dársena 38 buques y en la bahía estaban otros 18, que no podían iniciar su descarga por falta de espacio en el muelle. En el mes de agosto último, habían entrado a la dársena 20 más que en el mismo mes de 1878. Si bien eso podía ser cierto, no todo era satisfactorio en el movimiento comercial.

Conforme se ha visto en el Capítulo II, al regresar la escuadra chilena de su fallida expedición al Callao en mayo, restableció el bloqueo de Iquique. Sin embargo, la Compañía Salitrera en Lima, recibió un telegrama el 7 de julio, en el sentido de que la escuadra chilena había prohibido el embarque de salitre, y que transcurridos 15 días sería considerado como contrabando de guerra, de lo cual habían sido notificados los capitanes de los buques. La noticia se refería al embarque de salitre por Pisagua, puerto en el cual la escuadra chilena no había establecido bloqueo alguno y, por consiguiente, de acuerdo con las prescripciones del Derecho Internacional, no procedía tal orden. De ser cierto, era obvio que la escuadra chilena al mando de Williams, habría faltado una vez más a las prácticas internacionales.

La Patria, en su edición del 9 de julio, anunciaba la llegada al Callao de dos buques a vela con cargamentos de trigo: uno, la fragata norteamericana *Valparaíso*, de 1,242 toneladas de registro, procedente de San Francisco, y el otro la barca noruega *Haab* de 865 toneladas procedente de Melbourne, Australia.

Como se ha mencionado en el capítulo anterior, el 9 de abril el Gobierno chileno había prohibido la exportación al Perú de trigo, cebada y otros productos. En consecuencia, en la búsqueda de encontrar un mercado alterno de este suministro, se recurrió a la importación de trigo de esos países, y de otros. La calidad de trigo, de Australia, comentaba el citado periódico, es "inmejorablemente superior al de Chile. El trigo de California, no es de tan buena calidad, y generalmente se dice que es de grano pequeño y duro; pero su salida es inmediata, por expenderse a más moderado precio que el anterior (australiano)", y añade:

"Que entre las ventajas derivadas de la guerra, cualquiera que fuera su resultado definitivo, no es la menos importante por cierto, la independencia en que vamos a quedar respecto al comercio de granos. Establecido el tráfico con diversos mercados productores, continuará éste cada vez en proporción creciente, libre ya de la tutela que pretendía imponerle Chile, creyéndose dueño de conservarse indefinidamente como único abastecedor del Perú.

El precio del trigo no ha sufrido recargo sensible, respecto del que alcanzaba en los últimos meses de la declaratoria de guerra y la interdicción comercial decretada por Chile. Los precios se mantienen casi estacionarios, experimentando más bien tendencia a la baja. Es de esperar que poco a poco irán declinando, hasta alcanzar un tipo más ventajoso que el antiguo.

Según un cuadro estadístico que publica *El Mercurio* de Valparaíso, hallamos que las exportaciones de granos para el Perú, alcanzaron las siguientes cifras, durante los tres primeros meses de 1879.

Trigo	S. 333,690
Harina	218,071
Cebada	448,022
Total	999,783

Es de suponer que en el curso del año la exportación de dichos artículos para nuestro consumo, habría podido muy bien alcanzar una cifra no menor de 2'500,000 soles.

La guerra ha venido a interponerse y a paralizar el desarrollo del comercio, los artículos que se pensaba remitir al Perú, con fundadas esperanzas de hallar una colocación ventajosa, permanecerán depositados en Chile, sufriendo el deterioro y pérdidas consiguientes a la demora, o serán remitidos a diversas regiones a mendigar compradores, con pocas probabilidades de hallar la compensación correspondiente a sus dilatados viajes y aventuras.

La falta de nuestros mercados, está llamada a producir hondas perturbaciones económicas entre los agricultores chilenos. Es un género de guerra que nunca supusieron nuestros enemigos. Ya comienzan a sentir sus efectos que pueden ser pronto desastrosos".

Una trascripción del *Standard Herald* aparecida en *La Patria* del 5 de julio, consignaba que en el mes de mayo se habían embarcado en San Francisco para el Callao 36,121 quintales (1,622 toneladas aprox.) de trigo, que representan un valor de 59,600 pesos de oro americano. En el mismo mes también se había embarcado para el Perú 20,000 quintales (920 tons. aprox.) de cebada.

El Peruano, en su sección editorial del 25 de julio, comentaba un proyecto de ley en el Senado de Estados Unidos, que autorizaba al Director General de Correos, a licitar tres rutas entre Estados Unidos y América del Sur, dos de ellas a los países del Atlántico, y una entre San Francisco y Valparaíso con escalas en puertos del Ecuador y del Perú, a ser seleccionados. Entre las condiciones, estaban que el servicio se haría con buques de hierro mayores de 2,000 toneladas de registro, de construcción americana, andar de 11 nudos, no debiendo exceder el costo de $20 al año por milla. Continuaba *El Peruano*:

"Creemos que esta tercera línea se modificará pronto, porque uno de los puertos que se señala como término es el de Valparaíso, no puede servir para sostener una línea de vapor. La industria y el comercio de Chile, hállanse en un estado lamentable de abatimiento y ruina, y estamos seguros que no podrá dar productos valiosos de retorno en cambio de los que recibe. Valparaíso ha tenido hasta ahora una importancia comercial relativa, merced a nuestra generosa tolerancia que ha permitido que se convierta en puerto de depósito de las mismas mercaderías que se consumen en nuestros mercados, sin imponer ningún gravamen extraordinario a los efectos que tenían semejante procedencia.

Pero ahora, que el mismo Gobierno de Chile ha decretado la interdicción comercial; ahora que los mercados productores de artículos similares de Chile, han afluido a nuestras plazas, ha cambiado notablemente la situación del Perú y es indudable que uno de los estimables bienes que alcancemos de la guerra, será emanciparnos económicamente de la producción chilena.

El tráfico entre San Francisco y el Callao –estableciendo un cambio de azúcar y trigo–, es el que en realidad conviene fomentar y puede dar pingues utilidades a la nueva compañía. El negocio importa algunos millones de soles; es el momento de organizarlo sobre bases sólidas.

Estableciendo tarifas diferenciales, equitativas y hasta liberatorias de impuestos aduaneros a los artículos de importación similares de los chilenos, y recargando considerablemente éstos, se lograría desalojarlos de nuestros mercados de consumo.

Entonces tendrían fácil acceso los productos de mejor calidad y más baratos que los que nos enviaba Chile que ha sostenido siempre su comercio con las enormes utilidades que reportaba en las plazas de consumo del Perú; y en semejante situación, podríamos recibir directamente los artefactos y cereales de Estados Unidos, sin experimentar un recargo en los precios.

La paralización de la agricultura y el abatimiento del comercio en Chile, creemos que hará perder toda su importancia a Valparaíso como plaza comercial; porque disminuyendo la producción y el consumo, las transacciones han de ser precisamente de poco valor y los productos exportados no compensarán los gastos y costosos sacrificios que demanda el arribo de los vapores de la nueva compañía a Valparaíso.

El Callao y San Francisco son dos centros comerciales llamados a estar en constante correspondencia: hé allí un objetivo importante para los negociantes y propio a comunicar poderoso impulso a la producción nacional".

Que se conozca, ese servicio desde y hacia San Francisco no se materializó.

Se ha mencionado el azúcar como uno de los productos de exportación, y es interesante consignar sus montos en 1878, según datos de la Dirección de Estadística, Lima, 23 de julio, 1879, que consigna los puertos por donde se exportaba: Paita, Pimentel, Eten, Pacasmayo, Malabrigo, Huanchaco, Salaverry, Guañape, Santa, Chimbote, Samanco, Supe, Huacho, Chancay, Ancón, Cerro Azul, Pisco, Mollendo, según apareciera en *El Peruano* del 2 de agosto 1879:

Especies	Kilos	Valor S/.	Principales puertos exportadores
Azúcar blanca	18'012,810	2'695,925	Huanchaco, Salaverry, Chimbote
Azúcar granulada	467,647	56,117.64	Solo Eten
Azúcar moscabada	33'597,391	3'380,740.10	Salaverry, Supe, Huacho, Ancón, Cerro Azul, Pacasmayo
Concreto	13'055,329	1'305,032.90	Pacasmayo, Salaverry
Chancaca	4'740,711	918,128.20	Eten, Guañape
Total	69'873,888	8'355,943.84	

Como referencia estadística interesante, *El Peruano* del 17 de setiembre reproducía en parte un artículo aparecido en *Las Novedades* de Nueva York, y que decía así:

"A falta de cuadros oficiales relativos al comercio entre Estados Unidos y los países hispano americanos, el corresponsal del *Times* ha examinado cuidadosamente las más recientes informaciones que se han

podido obtener sobre el asunto y ha preparado la enumeración adjunta, que manifiesta el valor en pesos de las mercancías exportadas y el de las importadas, con indicación de los respectivos países, durante el año ordinario que terminó el 31 de diciembre de 1878:

Procedencia/destino	Importación de EE.UU. Pesos	Exportación a EE.UU. Pesos
Confederación Argentina	1'634,243	4'585,183
Brasil	8'781,680	40'715,733
América Central	1'164,593	3'114,246
Chile	1'366,306	602,985
Antillas Inglesas	7'211,665	12'267,369
Antillas Dinamarquesas	787,271	481,040
Antillas Francesas	1'548,881	2'956,395
Columbia Británica	1'380,521	886,376
Guayana Inglesa	1'928,262	754,899
Haití	3'490,959	2'989,225
Méjico	5'364,304	5'203,245
Antillas Holandesas	679,390	666,534
Perú	1'294,779	2'311,129
Santo Domingo	652,211	402,187
Cuba	11'482,634	60'436,276
Puerto Rico	1'637,406	4'684,869
Estados Unidos de Colombia	3'861,752	5'556,183
Uruguay	873,444	2'175,742
Venezuela	2'376,777	6'227,701
Total	57'517,078	157'017,317

Se notará el valor total de las mercancías importadas de los Estados Unidos por los países consignados, alcanzaba los 57'517,078 pesos, mientras que el valor de las mercancías nacionales exportadas por dichos países a Estados Unidos durante el mismo periodo, fue de 157'017,317 pesos, o casi el triple de las importaciones, produciendo una balanza comercial favorable a ellos durante el año, de casi 100'000,000 de pesos en números redondos".

Como se aprecia, en el periodo el Perú exportó a Estados Unidos 2'311,129 pesos e importó de ese país 1'294,779 pesos, lo que le producía una balanza comercial en su favor de 1'016,350 pesos. No se entrará en más detalles al respecto, excepto para reflexionar, en qué momento cambió a balanza comercial favorable para Estados Unidos y la dependencia que ello ha significado y significa hasta hoy.

Un decreto sobre derechos de aduana, establecía:

"Lima, junio 30, de 1879

Por convenir a los intereses del Estado y como está dispuesto en el artículo 2° del decreto de 31 de mayo último, se resuelve:

Que desde el 15 de julio próximo, se cobre en plata o en su equivalente en billetes de emisión autorizada los derechos que causen las mercaderías que se importen para el consumo por los puertos de Pisco, del Callao y del Norte de la República.

Por el Ministerio de Hacienda se fijará quincenalmente la equivalencia que deberá establecerse entre la plata y los billetes de emisión autorizada.

Comuníquese, regístrese y publíquese. Rúbrica de S.E. *IZCUE*".

El ordenamiento legal del comercio no escapó al interés del Gobierno, a pesar de la guerra. Así se aprecia de una comunicación que el 18 de setiembre cursara el Director de Administración del Ministerio de Hacienda don Juan de Dios Rivero, al doctor Manuel Atanasio Fuentes, en la que se le designaba presidente de una comisión conformada con el Director de Contabilidad de la Aduana del Callao don Juan Corrales Melgar y don Valentín Gil. Su objeto era reformar el Reglamento de Comercio, en razón de haber demostrado la práctica, que en su aplicación se había notado los inconvenientes y vicios de que adolecía.

Otro de los productos de exportación, generador de divisas, era el guano. Al respecto en *El Peruano* del 7 de noviembre se publicó una Estadística del Consulado del Perú en Bélgica, fechada en Ostende, setiembre 1° de 1879, y firmada por el Cónsul don Carlos A. Washburn, sobre importación de guano del Perú durante los meses de mayo y junio de 1879. Aunque el cuadro consigna datos de otros países, aquí solo se consigna los del Perú:

Importación del Perú en mayo 1879	10'421,000 kilos
Importación del Perú en junio 1879	18'647,000 kilos

Se puede apreciar que a pesar de la guerra, se seguía exportando guano a Europa, pero no desde las guaneras del Sur, mas sí de islas Chincha y Lobos de Afuera.

En igual sentido, el Cónsul del Perú en Southampton don A. Guillaume, enviaba el 18 de agosto al Ministerio de Relaciones Exteriores, una estadística del comercio durante el primer semestre de 1879 y su

comparación con 1878, haciendo notar que aun cuando las exportaciones de guano y salitre del Perú habían disminuido, en cambio había aumentado la de azúcar en 225,650 libras esterlinas.

"Es claro, decía Guillaume, que la desgracia de la guerra ha hecho una importante disminución en los negocios en los dos países, pues los bonos que están de tanta importancia a los cultivadores han sido bruscamente detenidos y no se puede enviar las fábricas al Perú".

Principales productos peruanos importados en el Reino Unido y principales productos exportados al Perú en el primer semestre de 1879

Importaciones del Perú*	Cantidades		Valores £		Diferencia £	
	1878	1879	1878	1879	1879 Aumento	1879 Disminución
Guano, tons.	100,705	45,617	1'040,755	390,520		650,235
Salitre, qq.	1'025,560	786,051	793,306	528,889		264,417
Alpaca, lbs.	10'841,623	7'413,919	602,617	339,213		263,404
Azúcar, qq.	558,451	834,110	620,603	846,262	225,659	
Especies, barras de plata, oro y libras esterlinas			141,338	167,393	26,055	
Quina, qq	24,957	26,111	290,127	423,992	133,865	
Total			3'488,746	2'696,269	385,579	1'178,056
Exportaciones al Perú						
Algodón, varas	23'169,300	11'580,800	300,985	153,356		147,629
Lanas, varas	308,600	235,100	42,324	31,949		10,375
Lienzo, varas	403,800	227,300	10,437	6,486		3,951
Hierro para ferrocarriles, tons.	2'123	1'856	14,580	12,250		2,330
Hierro manufacturado, tons.	744	1'372	12,894	19,098	6,204	
Total			381,220	223,139	6,204	164,285

(*) Tons.= toneladas; lbs.= libras; qq.= quintales

	1879	1878	
Importaciones del Perú	£ 2'696,269	3'488,746	
Exportaciones al Perú	223,139	381,220	
Saldo a favor del Perú	2'473,130	3'107,526	(634,396)

Resalta, pues, que la balanza comercial en ese periodo era favorable para el Perú, a pesar de la guerra, aunque mostrara una disminución del 20%.

Un informe del 15 de noviembre indica que en el mes de octubre la aduana del Callao produjo:

En billetes	S/. 35,302.50
En plata	60,142.80
Total	95,445.30

Una aclaración a estos datos, indica haberse devuelto por mala inteligencia del decreto que recargaba las mercaderías procedentes de Chile y que se quiso hacer extensivo a las mercaderías extranjeras trasbordadas en esa república, la cantidad de S/. 16,585.70 con lo cual el total del producto antes citado disminuía a S/. 78,859.60.

El 25 de noviembre, se promulgaba por el Ministerio de Hacienda un dispositivo legal que en su parte resolutiva decía:

> "Que mientras dure el estado actual de guerra con el Gobierno de Chile, las aduanas de la República cobrarán como derecho de exportación del azúcar, un (1) sol plata, o su equivalente en billetes por cada quintal, dándose cuenta a la próxima Legislatura. Rúbrica de S.E. *QUÍMPER*".

En otro aspecto de Aduanas, el Director de Administración del Ministerio de Hacienda y Comercio, J. de D. Rivero, ofició al Superintendente de la Aduana del Callao, el 25 de noviembre, dándole a conocer que a fin de prestar facilidades al comercio para el despacho de sus mercaderías en aduana, y al objeto de mejorar el Ramo, le hacía saber que desde la fecha podía recibir en pago de derechos aduaneros el 10% en bonos de la deuda interna.

11.3. LA INTERDICCIÓN COMERCIAL[173]

En el Capítulo II, al tratar de "La disputa por el control del mar en el 1er. trimestre", se ofreció una síntesis de las órdenes al almirante Williams Rebolledo en abril, para la interdicción comercial a aplicar contra el Perú. Con motivo de los cambios en el comando de la escuadra de ese país, se emitieron nuevas instrucciones, pero la interdicción fue suprimida. En el Perú, por otro lado, se inició una cam-

paña periodística para influir en el Congreso, la aprobación de una ley que regulara la interdicción comercial contra Chile. Le tomaría tres meses conseguir la promulgación de una ley al respecto.

Nótese que no se trataba de interdecir las líneas de comunicación marítimas, sino el comercio propiamente dicho, es decir algo que escapa al concepto de las relaciones entre dos beligerantes: las fuerzas armadas luchaban en el mar y en tierra, pero los empresarios y comerciantes con un poco más de exigencia, seguían sus actividades. Verdaderamente insólito. De todas maneras, es un tema que no ha sido abordado en los libros de historia, pero que se tratará ahora por formar parte de uno de los medios utilizados en una guerra.

El Peruano en un extenso editorial del 2 de agosto, con el título "La Guerra del porvenir", que como Diario Oficial expresaba el pensamiento del Ejecutivo, comentaba que la interdicción comercial decretada por Chile era la guerra del porvenir, y después de hacer un ligero recuento histórico del funcionamiento del mercado y empresarial, planteaba una reforma de cuatro puntos como sigue:

"1°. En no cerrar nuestras puertas al comercio chileno; pero imponerles tales gravámenes en nuestras aduanas, que no pueda resistir la competencia que le hagan los productores de artículos similares.

2°. En ofrecer facilidades a los importadores de dichos productos provenientes de California, Australia, la República Argentina, España e Italia; comprometiéndonos a no darlas en ningún tiempo a Chile, en cambio de algunas facilidades para nuestros propios productos.

3°. En establecer severa vigilancia, respecto de los cargamentos chilenos que se nacionalizan en puertos del Ecuador, o de Colombia, a fin de queden sujetos a las condiciones que hemos expuesto en la base primera. Guayaquil, por ejemplo, no produce trigo para exportar; luego el que se nos remite de ella, siendo chileno en realidad, debe tropezar con nuestro sistema aduanero, creado por y para Chile.

4°. El complemento de estas medidas es, naturalmente, el impulso y desarrollo de ciertos ramos de nuestras industrias agrícola y pecuaria. Jauja tiene que ser la verdadera despensa de Lima y de la costa. La pampa del Tamarugal, en el Sur, debe ser otra fuente de producción. Fomentemos en ambos lugares la agricultura y la ganadería; y dejaremos en el país esos 4 o 6'000,000 de soles anuales que han servido de alimento al comercio y a la industria de Chile".

Se estimaba que el plan merecía la atención de los estadistas y legisladores. "No es un plan para hoy, sino para mañana", decía, pero es indispensable poner inmediatamente manos a la obra, y agregaba:

"Chile es pérfido y tiene que serlo siempre: será, por lo tanto, nuestro enemigo de toda la vida. Preparemos un golpe igual, si no superior, al espolonazo dado a la *Esmeralda*, al apresamiento del *Rímac* y de varios

buques y el castigo infligido a sus costas. La guerra terminará con nuestra completa victoria; pero la verdadera victoria, la esencial y más valiosa será, sin duda, la muerte del tráfico comercial que Chile ha establecido con el Perú.

Será el mejor recuerdo que dejemos en la historia de la guerra actual, tan injusta como criminal de su parte. Chile quiere la interdicción comercial: démosla en regla. Es la guerra del porvenir".

El editorial, pues, no abogaba por la prohibición del comercio con Chile, sino por la elevación de los derechos de aduana en proporción tal, que lo dejara fuera de mercado en la competencia con otros productores.

El 29 de agosto, *El Peruano* comentaba que en *El Mercurio* del 18 de ese mes se había publicado la derogatoria del decreto del 7 de abril relativo al convenio con Perú y Bolivia, con excepción de los artículos 3° y 4°, por los cuales quedaba prohibida la exportación de lanchas y embarcaciones a los países enemigos.

El Peruano, en su sección editorial del 2 de setiembre, comenta:

"Hemos recomendado antes de ahora al Honorable Congreso la necesidad de dar "tarifas diferenciales", que cierren para siempre nuestras aduanas y nuestros centros consumidores a los productos de Chile.

La guerra al comercio chileno es hoy una de las medidas que servirán para activar considerablemente la campaña, preparar el éxito de nuestra causa e imponer más tarde a nuestros enemigos condiciones severas, que aseguren la paz y tranquilidad de América.

Es preciso no olvidarlo. Chile tiembla cada vez que se le habla de interdicción comercial: ve entonces el estancamiento de sus productos, el retroceso de sus principales industrias y su ruina comercial.

Una gran batalla perdida, un blindado inservible, o la recuperación del territorio "reivindicado", o usurpado, no harían tanto daño a nuestro perverso enemigo como el acto de rechazar todos sus productos y proteger las importaciones de California, Australia, Centro América, República Argentina, Brasil, España y de todos los países que puedan remitirnos, en abundancia, y con pequeña diferencia de precios, los artículos que nos remitía y remite Chile.

Sobre todo, es el momento de obrar. Hoy Chile anula su decreto de interdicción por el daño que le hace, indudablemente: aumentemos entonces las trabas, las restricciones, la guerra sin cuartel a su comercio.

Demos a otros Estados los 6'000,000 de soles que sacaba de nuestros mercados aquel pérfido país; preparando a la vez un sistema de interdicción absoluta, que nos sirva de arma poderosa cuando Chile nos pida la paz.

Es cierto que el señor ex-Ministro de Hacienda, Izcue, expidió en tal sentido algunas disposiciones; pero ¿son ellas suficientes? ¿qué dice, qué enseña la experiencia de varios meses? ¿no se burla, por medio de

trasbordos o de supuestas arribadas de los buques, aquellas medidas? Además, ¿no falta la sanción legal del Congreso a algunas de las resoluciones dictadas?

Volvemos a llamar la atención de todos los honorables representantes hacia esta materia, que juzgamos de mucha importancia en las circunstancias actuales.

Afligir al comercio chileno, es llevar la miseria al campo enemigo; obligarlo a dejar sus trincheramientos y batirse, ya que es tan cobarde para cruzarse de brazos después de habernos declarado la guerra; es facilitar inmensamente la solución de la lucha en un sentido favorable a nuestros intereses".

Después de escrito nuestro editorial (del 2 setiembre), comentaba *El Peruano*, había aparecido en *La Opinión Nacional* un artículo sobre el tema, y que transcribía:

"El Gobierno de Chile ha abolido su decreto de interdicción con el Perú. Tal revocación prueba el desconcierto de ese país. Lanzado a la guerra, no ha comprendido que la guerra lo mata (incompleto...)"

El Peruano, en su sección editorial del 13 de setiembre, vuelve sobre el tema de la interdicción comercial:

"Ha sucedido lo que preveimos: Chile, no ha podido resistir a la interdicción comercial decretada por su propio gobierno y ha levantado esa medida observada, que principiaba a hacer retroceder sus industrias y a crear graves dificultades a su mismo comercio.

Llenos sus depósitos, sin tener a donde mandar sus productos, principiando estos a dañarse y los agricultores a maldecir la guerra provocada por el Gobierno de La Moneda; restringidas las transacciones y obligada la producción a limitar sus fuerzas; despedidos los jornaleros e introducidas en todas partes, severas y aún ruinosas economías, hase visto Chile en esta dura alternativa: o cortar las alas a sus industrias, que habían perdido los mercados de seguro consumo; o abrir de par en par las puertas a la exportación hacia el Perú.

Ha hecho lo último; y apenas suspendida la interdicción, los productos depositados durante varios meses en almacenes han salido con precipitación en busca de compradores en nuestros puertos.

Chile ha venido humildemente a tocar de nuevo las puertas de Arica, del mismo Iquique, bloqueado ayer y bombardeado por su escuadra, y aún del Callao. El enemigo nos declara así su impotencia y que, quiera o no quiera, es tributario comercial del Perú: sin nuestros consumos que valen de 6 a 7'000,000 de soles plata al año, perecería miserablemente.

Y nótese que los productos chilenos ya están recargados con un 50% en nuestras aduanas. Como lo manifestamos con toda oportunidad ese 50% "no es bastante": es indispensable subir el recargo a un 60, 80, 100 y así sucesivamente; hasta que la competencia derrote de una manera rápida y eficaz a las importaciones de aquella procedencia.

En el último vapor llegado del Sur, escribe con fecha de ayer un corresponsal desde el Callao, han venido 340 bultos procedentes de Valparaíso, conteniendo fuentes (sic) de Chile, entre ceras, papas y trigo.

Hoy, que nuestras indicaciones han recibido la más completa confirmación posible, volvemos a llamar la atención del Congreso sobre tan importante materia. Consúltese a hombres especiales y protéjase la importación de artículos similares a los que produce nuestro pérfido enemigo. Los obtendremos fácilmente, y por iniciativa natural del comercio, de California, de Australia, de la República Argentina y de otros países. Al mismo tiempo, díctense leyes destinadas a fomentar seriamente las industrias nacionales, así de la costa como del interior.

Si en cinco meses de interdicción comercial nada nos ha faltado; si hemos tenido trigo en abundancia, carne más barata que nunca, papas en profusión; en fin, un mercado bien abastecido y económico, ¿por qué retroceder, cuando podemos seguir ejerciendo una hostilidad terrible para nuestros enemigos? ¿Por qué no reservarnos aquella arma poderosa para cuando, terminada la guerra, que necesitamos hoy de todos modos, Chile caiga de rodillas y debamos imponerle muy severas y muy reparadoras condiciones?

A nada tiene más terror Chile que a esa interdicción comercial: vengan las "tarifas diferenciales" a impedir la invasión con que nos amenaza; y que si sus productos se pudren y le ocasionan una seria crisis ministerial y económica, que culpe a su mala fe y a sus propios escándalos, que han hecho odioso su nombre en América.

La única observación que se puede hacer es contraproducente, si bien se la examina. La interdicción, dirase, aumentará los precios de artículos indispensables a la vida; pero entre tanto, ¿ cuanto nos cuesta la guerra cada día que pasa? ¿no resultará mucho mayor esta última cifra, si vamos a hacer el cómputo?

Las razones que preceden bastarán, a nuestro juicio, para que los representantes del pueblo se convenzan de la necesidad de dictar sobre el particular una resolución inmediata; o en caso contrario, autorícese al Poder Ejecutivo para que expida las disposiciones convenientes, según las circunstancias".

Las semanas pasaban, y se acercaba el día de la clausura de la Legislatura Ordinaria, y no se promulgaba ley alguna. *El Peruano* en otro editorial del día 20 de octubre, con el título "Insistimos" trata de la interdicción comercial:

"Desde el mes de julio venimos estudiando una importante cuestión de actualidad: la interdicción comercial. Hemos dado las cifras de la importación chilena; manifestando que los productos de aquella procedencia no nos hacen falta, supuesto que podemos recibirlos, y en parte ya los recibimos de otros centros productores; observado que esos 6 a 8'000,000 anuales (nota del autor: obsérvese cómo en los sucesivos artículos esta cantidad ha ido aumentando de 4 a 8 millones) que paga-

mos a Chile sirven hoy como ayer para sostener su comercio, para aumentar sus industrias y proporcionar recursos y comodidades a nuestros propios enemigos; en fin, probado que el Perú puede privarse de mercados como el de Valparaíso, donde apenas remite un poco de azúcar y algunas chancacas.

A pesar de estas consideraciones, los ilustrados representantes de la Nación, no han juzgado conveniente dictar una medida rápida y segura que hiciera sentir a los agricultores de Chile las consecuencias, para ellos fatales, de la guerra injusta y sangrienta en qué han metido cuatro especuladores a aquel ilustrado país. Hasta aquí, hemos perdido la ocasión de ejercer con toda la extensión necesaria una de las represas más temibles para el enemigo; conociendo muy bien las relaciones comerciales de ambas repúblicas y sus condiciones económicas, y sabiendo que la interdicción comercial no perjudicaba al Perú y sí a Chile, y era además una arma poderosa para mañana, cualquiera que sean los acontecimientos, estamos aún como hace tres o cuatro meses formulando proyectos.

El Poder Ejecutivo no puede dictar disposiciones que revisten carácter de leyes; necesita cuando menos que se le autorice para hacer una excepción respecto de los productos chilenos; teniendo siempre por objetivo cerrarles completamente las puertas de la República.

Si algo ha podido detener al Congreso, ha sido la forma de establecer la interdicción comercial; pero sobre este punto ya hemos dicho lo único y lo más conveniente que había que hacer.

La prohibición absoluta, tal como se ha aprobado en una de las cámaras y parece dominar en el espíritu de los representantes, no se puede dictar: los tratados que hemos celebrado con varias naciones y en cuya observación está empeñado el honor nacional, autoriza a buques extranjeros a venir a nuestros puertos con mercaderías, sin decir la procedencia, y comerciar en ellos sin dificultad alguna; de suerte que no podemos negar un derecho concedido por los tratados y que tiene carácter de reciprocidad.

Pero, en cambio, tenemos expedita nuestra facultad de alzar indefinidamente los derechos de aduana sobre los productos chilenos; si no basta un 50%, recarguemos nuestras tarifas con 80, 100, 200, 500%, procurando que Chile no pueda resistir un solo momento la competencia de California, Australia, Argentina y demás países productores; entonces el comercio chileno, dueño hasta aquí del Pacífico para la venta de subsistencias, tomará otra dirección, o sufrirá un golpe de muerte; sin perjuicio de encontrar más tarde, cuando se restablezca la paz, organizado un nuevo movimiento comercial que sea un competidor inteligente y tenaz. Bastará decir simplemente:

"Se autoriza al Poder Ejecutivo para que recargue con "derechos diferenciales" todos los productos de procedencia chilena, vengan o no directamente de Chile; aumentando las tarifas especiales que establezca todo cuanto sea necesario para que, hasta nueva resolución legislativa, no pueda introducirse al Perú, en lo absoluto, ningún artículo de aquel país".

"Autorízase igualmente, para que fomente por todos los medios posibles la importación de productos similares a los que vienen de Chile; ofreciendo con tal objeto al comercio las facilidades y la protección compatibles con sus atribuciones y con las leyes vigentes".

Esperamos, pues, que el Congreso abandonará el proyecto en vísperas de ser aprobado y que tiene los graves defectos que hemos expuesto, y que optará por el medio sencillo y a la vez seguro que proponemos; muy pocos días quedan a la actual legislatura; y ya que no le ha sido posible dictar hasta hoy una resolución tan necesaria como la que recomendamos, creemos que no cerrará sus puertas ni expedirla".

Finalmente, el 25 de octubre el Congreso aprobaba la ley de interdicción comercial, que el Gobierno promulgó el 1° de noviembre, y cuyo texto decía:

"LUIS LA PUERTA
Primer Vice-Presidente de la República
Encargado del Poder Ejecutivo
Por cuanto el Congreso ha dado la ley siguiente:
El Congreso de la República peruana
Considerando:

Que es conveniente facultar al Gobierno para que declare la interdicción comercial entre la República y Chile, si las emergencias de la guerra así lo requieren;

Ha dado la ley siguiente:

Artículo único.- Se autoriza al Poder Ejecutivo, para que cuando lo crea oportuno y mientras dure la guerra, declare la interdicción comercial con la República de Chile en la forma que juzgue conveniente.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para que disponga lo necesario a su cumplimiento.

Dado en la Sala de Sesiones del Congreso, en Lima, a 25 de octubre de 1879.

FRANCISCO DE P. MUÑOZ, Primer Vice-Presidente del Senado. *RICARDO W. ESPINOSA*, Primer Vice-Presidente de la Cámara de Diputados. *JOSÉ A. MORALES ALPACA*, Senador Secretario. *VÍCTOR EGUIGUREN*, Diputado Secretario.

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

Dado en la Casa de Gobierno en Lima a 1° de noviembre del año mil ochocientos setenta y nueve. *LUIS LA PUERTA. J.M. QUÍMPER".*

A los tres días de su promulgación, el Gobierno decretaba el 8 de noviembre la forma cómo aplicaría la autorización extendida por el Congreso, en los términos que siguen:

"LUIS LA PUERTA
Primer Vice-Presidente de la República
Encargado del Poder Ejecutivo

En uso de la autorización concedida por la ley del 1° del presente
DECRETO:

Art. 1° Se declara la absoluta interdicción comercial entre la República del Perú y la de Chile, mientras dure la guerra actual.

Art. 2° Se prohibe tocar en puerto alguno del Perú, a todo buque o embarcación de vapor o de vela que proceda de alguno o algunos puertos de Chile, o hayan hecho escala en ellos.

Art. 3° A los vapores o buques de cualquiera clase, que hagan el tráfico en la costa del Perú, se les prohibe igualmente tener a su bordo individuo alguno de nacionalidad chilena. Si tal hecho ocurriere en algún buque, quedarán en adelante cerrados para éste, todos los puertos del Perú.

Art. 4° Se hacen extensivas las disposiciones anteriores, a los buques que procedan de puertos bolivianos o peruanos ocupados por el enemigo.

El Ministro de Estado en el despacho de Hacienda y Comercio, queda encargado del cumplimiento de este decreto, y de hacerlo publicar y circular.

Dado en la Casa de Gobierno en Lima a 8 días del mes de noviembre de 1879. *LUIS LA PUERTA. J.M. QUÍMPER*".

Como se puede apreciar, el concepto del Gobierno difería completamente de aquel que había venido propiciando *El Peruano*: la interdicción absoluta, y no las tarifas diferenciales.

El Ministro de Hacienda y Comercio, encargado de hacerlo cumplir, emitió el 10 de noviembre la resolución respectiva, que el Director de Administración del Ministerio transcribió al Superintendente de la Aduana del Callao:

"El Supremo Gobierno en acuerdo del 8 del presente ha tenido a bien expedir la resolución que sigue:

Atendiendo a que declarada por decreto de esta fecha la absoluta interdicción comercial con la República de Chile, es deber del Gobierno emplear los medios de que pueda disponer para facilitar la introducción a las playas de la costa, los artículos de alimentación que se producen en el interior de la República, otorgando así a la vez la protección que demanda la Industria Nacional: Decláranse exonerados del pago de fletes en los ferrocarriles del Estado los artículos siguientes: harina, trigo, cebada, papas, chalonas, huevos, queso y en general todos los que sean similares a los de origen chileno cuya introducción se ha suprimido. El Gobierno hará al efecto con los arrendatarios de los ferrocarriles de propiedad nacional los arreglos convenientes para que tenga cumplido efecto la presente resolución.

Comuníquese, regístrese y publíquese. Rúbrica de S.E. *QUÍMPER*.

Que transcribo a US. para su conocimiento y demás fines".

Por otro lado, en *El Comercio* del 11 de noviembre, apareció una comunicación del Director de Administración del Ministerio de Hacienda, Juan de Dios Rivero, dirigido a todas las aduanas de la República, y que decía:

"La ley del 1° del presente ha sido puesta en vigencia por el decreto supremo del 8, en relación a la interdicción comercial con la República de Chile. El Gobierno considera innecesario indicar que para el cumplimiento de la ley y del decreto, el plazo necesario, en consideración a la distancia, fuera acordado, desde que por un principio de derecho internacional, es obligatorio dar el plazo citado.

Para un mejor entendimiento de las disposiciones citadas, cumplo con llamar su atención a esa circunstancia, por orden del Ministro de este ramo, a fin de que US. pueda tomar en consideración cuando reciba en ese puerto los buques o vapores o veleros comprendidos en el citado decreto. Dios guarde a US. *JUAN DE D. RIVERO*".

Sobre los dos dispositivos legales de interdicción comercial (del 1° y 8 noviembre) y la comunicación para las Aduanas de la república, hubo discrepancia de parte de los diplomáticos extranjeros en cuanto que los consideraban como violatorios de tratados suscritos. Así, el de Estados Unidos, Christiancy, en una nota del 11 de noviembre al Secretario de Estado Evarts de ese país, luego de transcribirle los textos mencionados, manifestaba:

"Que el artículo 2° (del decreto) considero que afecta seriamente al artículo 18° de nuestro Tratado con Perú (suscrito el 27 de julio de 1874), así como a la última cláusula del artículo 5° del mismo Tratado, habiendo sido informado que el Ministro británico también insiste en las provisiones de nuestro referido Tratado, bajo la cláusula del Tratado británico, llamada "cláusula de la nación más favorecida", y que Francia cuyo tratado con Perú según este país ha expirado al vencerse su plazo, pretende reclamar el beneficio de nuestro Tratado bajo "la cláusula de nación más favorecida".

Hoy visité al Ministro de RR.EE. del Perú, confidencial y amistosamente, no oficialmente, y le sugerí los conflictos que podrían derivarse entre el artículo 18° de nuestro Tratado y el artículo 2° de este decreto, en cuanto al derecho de los buques americanos para entrar a los puertos peruanos, procedentes de puertos chilenos, manifestándole al mismo tiempo, que por el momento y a no ser que mediase un conflicto, no me proponía elevar una protesta oficial, pero que si se presentaba un caso, por ejemplo, en que se prohíba ingresar a un puerto peruano un buque americano por la causa mencionada en el artículo 2° del decreto, y si ese buque o sus oficiales se quejan ante mí, será mi deber elevar una protesta formal y enérgica por la violación del tratado. No pretendí definir los diversos casos de conflicto que podrían presentarse, ni que los casos se limitaran a exponer la situación de un buque americano procedente de puerto de Chile, ni el ministro entendió que limitaba los casos; por el contrario, en mi conversación también expuse que los conflictos podrían producirse con respecto al derecho de traer en buques americanos, mercadería o propiedad, de productos chilenos tomados en relación con la

cláusula que considera que un buque neutral hace neutral la carga; sobre estos últimos casos no adelanté opinión, diciendo solo que esperaba que el Gobierno considerase cuidadosamente los conflictos que se podían producir entre el Tratado y el decreto. El Ministro, hasta donde pude apreciar de esta conversación, aparentemente no había estudiado el Tratado, ni tenía una idea definida de su significado u objeto, y con un manifiesto deseo de no generar daño a los Estados Unidos en este asunto, diciendo que en la tarde se realizaría una sesión del Consejo de Ministros para tratar en ella todos los aspectos.

En la actualidad son pocos, comparativamente, los buques americanos en esta costa, en tanto que Inglaterra tiene un buen número, y Francia más que nosotros. También está la P.S.N.C. que navega a lo largo de la costa Oeste desde Panamá hasta el Estrecho.

Una gran parte de las marineros y empleados de la P.S.N.C. eran chilenos, en tanto que son muy pocos (hasta donde tengo entendido) aquellos que hay en buques de Estados Unidos. Siendo este el caso, por lo tanto, en que Inglaterra está exclusivamente interesada, y si el artículo 18° de nuestro Tratado permitiese a dichos chilenos entrar a todos los puertos peruanos, mientras Chile tiene el control del mar total, el cumplimiento de tal disposición estaría enfrentando un beligerante contra otro, permitiendo a Chile mantener el espionaje más efectivo contra el Perú en puertos peruanos. Consideré, por lo tanto, no cuestionar esta provisión por ahora, a menos que me lo ordene el Departamento de Estado, quedando en espera del desarrollo de la situación hasta que se presente un caso en que resulten involucrados los intereses americanos.

Pero esta mañana visité al ministro británico para conocer su opinión sobre nuestro Tratado en relación al asunto, y qué había decidido hacer al respecto. El había visto y sentido la injusticia de defender el derecho (de la P.S.N.C.) a tener chilenos en los buques ingleses que entran a puertos peruanos, y francamente manifestó haber desoído todos los reclamos de ese tipo, informando a los vapores ingleses que debían despedirlos de sus buques. Esta dificultad, por lo tanto, está prácticamente terminada.

Pero los problemas siempre se pueden presentar, según el Art. 18 de nuestro Tratado, en cuanto a si los buques americanos tendrían el derecho de introducir mercaderías o productos chilenos y comerciales en puertos peruanos. Por el momento soy de la opinión de que el Tratado no asegura tal derecho cuando el Perú prohíbe el comercio con Chile, que incluye la importación de todos aquellos productos y propiedades chilenos.

Está claro, opino, que es atribución total del Perú imponer altos derechos de aduana sobre las mercaderías y propiedades como para excluirlas realmente; y el derecho indirecto de exclusión se basa, según mi opinión, en el derecho de una exclusión directa y absoluta.

Me parece que el artículo 5° del Tratado apoya esta opinión. Sobre

este punto espero sus instrucciones. No creo que en el interim se presente un caso real.

En efecto, todas los problemas que se presenten por el decreto citado han cobrado nueva importancia, por cuanto en los periódicos de hoy (11) en la mañana aparece una orden cuya traducción incluyo, que dejaría de lado la ejecución de la orden por algún tiempo, mientras se notifica a los neutrales (se refería a la circular a las aduanas)".

Christiancy no volvió a tratar el tema de la interdicción, hasta el 31 de diciembre cuando en oficio a Evarts le adjuntó los decretos de Piérola, entre ellos uno del 25 de diciembre que anulaba el decreto de interdicción comercial del 8 de noviembre.

En efecto, como lo anunciara el Ministro Velarde, el 11 de noviembre se reunió el Consejo de Ministros bajo la presidencia del Ministro de Guerra, Manuel La Cotera (el Vice-Presidente La Puerta estaba enfermo); el Ministro de Relaciones Exteriores, Rafael Velarde, dio lectura a una reclamación del Ministro de Italia referente al artículo 2° del decreto supremo del 8 de noviembre sobre interdicción comercial con Chile, agregando que otros Ministros extranjeros le habían manifestado verbalmente que el citado artículo 2° era "violatorio de los tratados"; y que en su concepto la discusión era difícil por parte del Perú. El Acta consigna:

"El señor Ministro de Justicia, Adolfo Quiroga, apoyó al señor Ministro de Relaciones Exteriores, exponiendo que en los tratados expresamente estaba estipulado, que en el caso de guerra de cualquiera de las partes contratantes, las naves de la que permaneciese neutral podrían navegar libremente de un puerto o lugar a otro enemigo; y que efectivamente el referido artículo 2° era infractorio de esa estipulación. El señor Ministro de Hacienda, J.M. Químper, contestó que no podía desconocerse el derecho del Perú para cerrar sus puertos e imponer condiciones a las naves que entrasen a ellos; y que no otra cosa importaba el artículo en debate. Agregó que el decreto era transitorio y que con la concesión del término de la distancia quedaban allanadas las dificultades. Después de una detenida discusión, se acordó aplazar para otra sesión la deliberación de este asunto. Terminó el acto acordándose dar cuenta a S.E. el Primer Vice-Presidente de la República, Gral. La Puerta".

Como ésta fuese la última acta del Consejo de Ministros de que se tiene noticia en el resto de 1879, no se puede asegurar que se volviera a analizar este tema.

Por su parte, el Ministro británico St. John, informaba a su Gobierno el 12 de noviembre sobre la interdicción, adjuntando una copia del decreto del 8 de noviembre, que prohibía toda comunicación con la república de Chile. Como este total cese del comercio, decía, era

contrario a los Tratados que el Perú había firmado con los Estados Unidos, Italia y otros países, el Ministro de Relaciones Exteriores fue entrevistado por los representantes de varias legaciones, y el 11 el Ministro pudo anunciarles que el Gabinete había decidido diferir la vigencia del decreto. "Aunque la circular a las autoridades de Aduana no es muy explícita nos proponemos, decía St. John, diferir otros reclamos hasta cuando haya un caso concreto, visto que el Gobierno está en una posición muy difícil ante una población ignorante y excitada. Si hubiera alguna intención de interferir con el servicio de la P.S.N.C., procuraré hacer entender al Gobierno que no permitirá cualquier interferencia ilegal".

Sin embargo, en actitud positiva, St. John manifestaba haber informado al Gerente de la P.S.N.C. que consideraba como bien fundadas las observaciones del Gobierno peruano sobre el empleo de chilenos a bordo de sus vapores, que tocaban en todos los puertos del Perú; quien había tomado medidas para reemplazar a los chilenos con otros extranjeros.

Prado, en una de sus últimas cartas a La Puerta, 11 de octubre, le manifestaba su apreciación respecto a la pronunciada parcialidad y simpatía de la P.S.N.C. en favor de Chile, dando como ejemplo que "en el vapor *Chile* el contador era chileno, y en sus viajes por la costa solo se ocupa de tomar cuantos datos e informes le es posible, tratando de conocer nuestras fuerzas, su posición y número, y hasta levantando croquis de nuestras fortificaciones". Y agregaba que a propósito se habían buscado personas "inteligentes a fin de que desempeñen mejor el espionaje". Concluía su carta así:

> "Como Ud. comprenderá todo esto nos causa inmenso daño; y sería bueno que se tentara algún medio para evitarlo siquiera en parte, insinuándose con el Ministro inglés, si la Compañía no se presta a tomar alguna medida equitativa a este respecto".

Este último tema, como se recordará, ya se ha tratado en capítulos anteriores, no había recibido atención de parte de la P.S.N.C., que recién se materializaría siete meses después ante los argumentos de St. John al Gerente de la citada compañía.

Como resultado del decreto de interdicción comercial promulgado por el Gobierno peruano, el Comandante General de Marina dispuso que no se recibiera buque alguno procedente de Chile.

El primer buque en experimentar esta disposición sobre descarga, fue el *Lontué* de la P.S.N.C. que llegó el 11 de diciembre de Valparaíso e intermedios, y cuya descarga fue prohibida por orden de la Aduana. Esta acción se basaba en haber terminado ya con exceso el plazo

concedido para poner en vigencia el decreto de interdicción comercial con Chile. La Aduana dio cuenta de esta disposición al Ministerio respectivo, adjuntando a la vez un recurso presentado por el Gerente de la P.S.N.C., en el que hacía notar que las circunstancias de haber sido recibido el vapor sin obstáculos por las autoridades de los puertos peruanos en el tránsito, debía tenerse en cuenta para permitirle su descarga en el Callao. Entretanto el gerente del muelle Dársena recibió orden de desatracar el *Lontué*, habiendo ordenado el Comandante General de Marina que en adelante la capitanía de puerto no recibiera buque alguno procedente de Chile, según lo comentaba *La Patria* del 12 de diciembre.

No obstante la prohibición terminante, el vapor citado efectuó su descarga, en razón de que a última hora del 12 de diciembre, la orden fue revocada por S.E. el general Prado, quien ya se encontraba en Lima.

Todo indica, comentaba *La Patria*, que ello se debió a la tenacidad del Gerente de la P.S.N.C. para observar la orden expedida por las autoridades de Aduana, haciendo vacilar al Supremo Gobierno, el que parece estaba resuelto a no abandonar su política de contemplaciones y debilidades. El *Lontué* efectuó su descarga, burlando el decreto de interdicción comercial y lo que es mucho más grave, decía el periódico en cuestión, había vuelto a admitir a su bordo carga para Chile, para donde emprendió viaje en la noche del 13.

Otro caso en relación con la interdicción comercial, se dio con el vapor *Bolivia*, también de la P.S.N.C., llegado el 20 de diciembre, que quedó incomunicado en cumplimiento de las prescripciones del decreto vigente. Sin embargo de que la orden de incomunicación era absoluta, en atención a una solicitud de Monseñor Roca, se autorizó el desembarco de 43 peruanos heridos que llegaron en el vapor. Al efecto, algunos miembros de la Ambulancia Cruz Roja fueron a recibirlos, pero los agentes de la P.S.N.C., decía *La Patria*, se negaron a entregarlos, alegando que no habiendo sido recibido el vapor no podía permitir el desembarco de los heridos, cuya operación por sí sola, violaba la incomunicación que se le había impuesto. No hay información en cuanto a cómo se enfrentó esta actitud, excepto lo que informara más adelante Palacios, que da a entender que sí fue recibido.

Como consecuencia de la revolución de Piérola, varias autoridades navales fueron cambiadas, entre ellas el capitán de puerto del Callao, cargo que fue confiado al capitán de navío Manuel Palacios.

El 24 de diciembre Palacios daba cuenta al nuevo Comandante General de Marina, capitán de navío J.M. García, de la situación que

se presentara el 11 de diciembre con el vapor *Lontué* y de las disposiciones sobre interdicción comercial, y concluía:

"Como de un momento a otro puede llegar a esta bahía algún buque o vapor procedente de los puertos de Chile o de los ocupados por los enemigos, me veo en la imperiosa necesidad de dirigirme a US. para que se digne indicarme de una manera clara si debo sujetar mis procedimientos con arreglo al decreto supremo de 8 de noviembre del presente año, o permita la entrada de ellos, como se ha hecho últimamente con el *Bolivia*".

La medida de interdicción comercial, demostró no ser una decisión válida, y solo tuvo vigencia 47 días, pues Piérola, ya en el Gobierno, promulgó un decreto que lo anulaba. Quizás si el Ejecutivo hubiese optado por las tasas de aduana diferenciales, en vez de la interdicción comercial absoluta, pudo haber logrado mayor eficacia en la medida. El decreto decía:

"NICOLÁS DE PIÉROLA

Jefe Supremo de la República

Considerando la inconveniencia del decreto de interdicción de 8 de noviembre último; se declara sin lugar ni efecto.

El Secretario de Hacienda queda encargado del cumplimiento de este decreto y de hacerlo publicar y circular.

Dado en la Casa de Gobierno en Lima, a los 25 días del mes de diciembre de 1879. *N. DE PIÉROLA. MANUEL A. BARINAGA*".

11.4. MEDIDAS DE PREVISIÓN, CLAUSURA Y BLOQUEO DE PUERTOS[174]

En los capítulos anteriores se ha visto que mientras el almirante Williams Rebolledo tuvo el mando de la escuadra, se llevó a cabo una serie de bombardeos de puertos con destrucción de propiedades nacionales y de neutrales.

Diversas deben de haber sido las quejas o reclamos de los súbditos ingleses en el teatro de la guerra, que llevaran a la Secretaría de Estado de S.M.B. a emitir instrucciones el 27 de junio a los Ministros residentes en Perú y Chile. Al dar cuenta St. John el 7 de octubre del cumplimiento de esas instrucciones para proteger los intereses de particulares ingleses, manifestaba haber emitido instrucciones a los Vice-Cónsules en los puertos del Sur del Perú sobre las disposiciones a los comerciantes ingleses y residentes en cualquier lugar expuesto a operaciones hostiles de las escuadras chilena y peruana, en el sentido de que deberían estar listos a retirarse hacia algún lugar de relativa seguridad, y que no debían perder tiempo en retirar su propiedad y mercaderías de las Aduanas y otros edificios públicos. Entre esas instrucciones, la Secretaría también consideraba que se debía obtener

permiso del Gobierno peruano, en caso de amenaza de bombardeo, para retirar la propiedad sin el pago de derechos a algún lugar seguro, y de ser posible asignar un lugar neutral para las mercaderías en la ciudad o pueblo amenazado. Al respecto, St. John manifestaba:

"He llamado la atención de los súbditos ingleses, sobre la necesidad de retirar sus mercaderías de las aduanas, pero he encontrado que en la mayoría de los casos ya lo habían hecho, primero por temor ante la presencia de la flota chilena, y en segundo lugar por la perspectiva de que se cobren los derechos en plata en vez de billete, induciendo a la mayoría de comerciantes a retirar sus mercaderías, estimando que quedaban pocas en aduanas.

El Gobierno peruano objeta con alguna razón dar permiso para retirar mercaderías sin pagar derechos: primero en razón de los gastos para preparar depósitos en el interior, y segundo por la inseguridad de los edificios improvisados. Como el Estado declina responsabilidad por la seguridad de tales mercaderías, es mejor para los comerciantes retirar aquellas que restan, y así quedan libres de riesgo, a la ligera pérdida del interés sobre la cantidad pagada como deuda.

Felizmente para aquellos que tienen negocios en los puertos del Sur, cada uno de éstos está conectado con el interior por un ferrocarril y ningún comerciante necesita dejar sus mercaderías expuestas a bombardeo y en muchos casos solo estarían anticipando un gasto necesario retirándolas al lugar donde serán consumidas".

Además informaba que la fortificación de Iquique, Pisagua y Arica con cañones de grueso calibre, los había convertido en plazas fuertes, a ser tratadas como tales, habiendo advertido a los súbditos ingleses que estuvieran preparados ante ataques chilenos diariamente.

Por otro lado, la invasión de Tarapacá por el puerto de Pisagua y su captura por las fuerzas chilenas, llevó al Gobierno a la promulgación el 6 de noviembre de un decreto que en su parte resolutiva decía:

"Art. 1° El referido puerto queda clausurado para el comercio, no pudiendo en consecuencia tocar en él los vapores que hacen la carrera en el litoral de la República, ni los buques de vela.

Art. 2° Los infractores de esta disposición quedan sujetos a las penas establecidas para ese caso en el Reglamento de Comercio.

El Ministro de Estado en el despacho de Hacienda y Comercio queda encargado del cumplimiento de este decreto y de hacerlo publicar y circular.

Dado en la Casa de Gobierno en Lima a los 6 días del mes de noviembre de 1879. *LUIS LA PUERTA. J.M. QUÍMPER*".

En cumplimiento de esto último, el Director de Administración del Ministerio de Hacienda hacía de conocimiento de la mencionada disposición al Prefecto de Tarapacá y al Director de la Guerra, con oficios de fechas 7 y 6, respectivamente.

Iniciada la invasión, otra de las medidas adoptadas por los chilenos fue el inicio del bloqueo de Iquique el 15 de noviembre por la escuadra de ese país, lo que se supo en Lima por telegrama del 17.

Por otro lado, *El Peruano* en su sección editorial del 5 de diciembre, se refería al bloqueo de Arica mencionando que había sido establecido el 22 de noviembre, lo cual no estaba de acuerdo con el Congreso de París de 1856.

A los pocos días, y con la captura de Iquique sin resistencia alguna, y ya con Prado en Lima, se promulgó el 6 de diciembre un decreto que decía:

"MARIANO I. PRADO
Presidente Constitucional de la República
Teniendo en consideración
Que el puerto de Iquique ha sido ocupado por fuerzas enemigas y que es preciso dictar las órdenes necesarias para poner a salvo los valiosos intereses nacionales del departamento de Tarapacá;
DECRETO:
Art. 1° Queda cerrado al comercio el puerto de Iquique
Art. 2° Prohíbese en lo absoluto la exportación de salitre, bórax y cualesquiera otras sustancias por todos los puertos del departamento de Tarapacá.
Art. 3° Los elaboradores de salitre contratistas con el Gobierno que vendan o de cualquier modo directo o indirecto contribuyan a que se exporte, serán responsables por el décuplo de su valor. Esta responsabilidad se hará efectiva en los bienes de cualquier clase que posean.
Art. 4° Los libres productores en el caso del artículo anterior, serán penados con el quíntuplo.
El Ministro de Estado en el despacho de Hacienda y Comercio queda encargado del cumplimiento de este decreto y de hacerlo publicar.
Dado en la casa de Gobierno en Lima, a los 6 días del mes de diciembre de 1879. *M.I. PRADO. J.M. QUÍMPER*".

Obviamente, este decreto era ineficaz, no había cómo ni con qué hacerlo cumplir.

Así, pues, capturados Pisagua e Iquique, y bloqueado Arica, quedaba negado el litoral del Pacífico a los aliados desde el paralelo 23 grados Sur hasta Arica, con las consecuencias negativas para el apoyo logístico al ejército aliado en el Sur. Acceder a ese litoral sería tarea de los transportes y de la corbeta *Unión*, único remanente de la fuerza naval de combate de alta mar. Pero todo ello se verá en el capítulo que sigue.

11.5. LA RECLASIFICACIÓN DE LOS PUERTOS[175]

Una resolución legislativa del 18 de octubre, autorizó al Poder Ejecutivo a declarar puertos mayores, mientras durase la guerra, a los puertos menores y las caletas cuando lo juzgase por conveniente, según las circunstancias que sobrevinieren.

Fue en cumplimiento de esta disposición que el 16 de diciembre por el Ministerio de Hacienda y Comercio, el Gobierno promulgó la resolución que sigue:

> "En conformidad con la Resolución Legislativa del 18 de octubre último y hasta nueva disposición del Gobierno; se declara puertos mayores de la República a los que están en la condición de menores, Islay y Chala, y las caletas de Quilca, Lomas, Atico, Ocoña, Camaná, Cocotea, Yerba Buena, Ite y Sama.
>
> Comuníquese. Rúbrica de S.E. *(PRADO). QUÍMPER*".

El 17 de diciembre, el Director de Administración del Ministerio de Hacienda, Juan de Dios Rivero transcribió esta resolución al Prefecto del Departamento de Arequipa y al Administrador de la Aduana de Mollendo. Igualmente, en la misma fecha, Rivero cursó al Prefecto del Departamento de Tacna un oficio transcribiéndole otra resolución del 16, similar a la anterior:

> "En cumplimiento de la Suprema resolución de fecha de ayer por la que se declaran puertos mayores de la República los menores de Islay y Chala y las caletas de Quilca, Lomas, Atico, Ocoña, Camaná, Cocotea, Yerba Buena, Ite y Sama, y siendo conveniente a los intereses del comercio que se de inmediato cumplimiento a medida tan necesaria; se dispone:
>
> Que los administradores de la Aduana de Mollendo y Arica procedan en el día a nombrar un empleado que desempeñe la administración de Aduana de cada uno de los puertos declarados mayores y que estén comprendidos en el territorio de su jurisdicción; mientras el Supremo Gobierno organiza y designa el personal de cada una de las citadas Aduanas. Los administradores de las Aduanas de Mollendo y Arica harán el nombramiento de empleados de su dependencia y les darán las instrucciones más eficaces para el desempeño de su cometido.
>
> Regístrese, comuníquese y publíquese. Rúbrica de S.E. *QUÍMPER.*
>
> Que transcribo a US. para su conocimiento y demás fines".

11.6. LA SITUACIÓN DE LOS BUQUES APRESADOS

11.6.1. El caso de la presa Luxor[176]

Conforme se ha explicado en el capítulo II, el 30 de setiembre de 1879, la Corte Suprema confirmaba las sentencias de las instancias

inferiores, que declaraban a este vapor como buena presa, y lo adjudicaban al Estado.

Es oportuno recordar, sin embargo, que entre las opiniones que pidiera el Gobierno a personas destacadas, está la que el 19 de julio solicitara el Ministro de Justicia M.F. Paz Soldán, al doctor don Pablo Pradier-Foderé, Decano de la Facultad de Ciencias Políticas y Administrativas, más otros datos que contribuyeran a esclarecer el caso del *Luxor*.

El 26 de julio, Pradier-Foderé, en un extenso escrito, dirigido al citado ministro, y editado por la Imprenta del Estado en francés y español para su difusión, llegaba a la conclusión de que el vapor debía ser liberado, y en una parte del documento comentaba:

> "Puede ser que haya cedido muy ancho campo a la teoría; pero ¿qué hacer? Soy hijo de este siglo, que coloca las ideas sobre los hechos, y que cuenta con la omnipotencia de la ciencia para asegurar el progreso del porvenir.
>
> Mi conclusión no es opuesta a la dignidad de un país que, desde el principio de la actual guerra, no ha desmentido ninguna de las afirmaciones del Derecho Internacional contemporáneo; que antes de la iniciación de las hostilidades, se ha esforzado en reproducir la paz por ofrecimientos de mediaciones y de arbitraje; que, después de la declaratoria de la guerra, ha respetado la persona y los bienes de los nacionales del enemigo, ha rodeado de consideraciones a sus prisioneros, no ha inferido ningún ataque a los derechos, privilegios e inmunidades de sus agentes diplomáticos y consulares; que en las operaciones de guerra, se ha mostrado hasta ahora constantemente fiel a las leyes de honor militar y a la humanidad".

Pero el Tribunal de Presas lo sentenció como buena presa el 6 de agosto.

El Ministro de S.M.B. en Lima, Spencer St. John, en carta al Secretario de Relaciones Exteriores inglés, manifestaba:

> "Como en el buque no se encontró contrabando de guerra, y como el viaje había terminado, es difícil entender el motivo para la sentencia del *Luxor*, pues el cargo de documentación falsa (de acuerdo a lo publicado) se basa en los Conocimientos de Embarque que mencionan "contenido desconocido", aunque el capitán está acusado de haber tenido conocimiento del contenido de los cajones".

En otro informe del 10 de setiembre, St. John daba cuenta de la llegada al Callao, el 8 de ese mes, del blindado alemán *Hansa*, a raíz del asunto *Luxor*, y que en breve se esperaba también la del nuevo ministro alemán, por lo que era probable no hubiera noticias hasta su llegada. Hacía también una reseña de las sentencias del Tribunal de Presas y de la Corte Superior, y que el agente de la compañía

Kosmos había apelado ante la Corte Suprema. Al respecto St. John decía:

"Creo que es muy probable que la Corte Suprema anulará las sentencias inferiores y probablemente tratará el asunto con toda imparcialidad. Hasta ahora, las autoridades peruanas no han estado dispuestas a reconocer que al firmar un Tratado con Estados Unidos y otras repúblicas al efecto de que a un buque que lleva contrabando de guerra a un puerto de un beligerante, solo se le puede capturar las mercaderías, pero el buque y el resto de la carga deben quedar libres, han aceptado un principio que otras naciones marítimas esperan aplique a aquellos casos que afectan a sus respectivas marinas".

Sin embargo, la resolución del 16 de octubre de la Corte Suprema no fue como lo esperaba St. John, pues decía:

"Vistos: con lo expuesto por el señor Fiscal; declaran no haber nulidad en la sentencia de vista de fojas 122 pronunciada por la Ilustrísima Corte Superior de este distrito en 2 de setiembre último, confirmativo de la apelada de fojas 28, con fecha 30 de julio anterior, por la cual se declara que el vapor *Luxor* de la compañía alemana denominada Kosmos que se halla detenido en el Callao, es buena y legítima presa; y que por cuanto fue apresada de orden del Supremo Gobierno, se adjudica al Estado en su totalidad y los devolvieron. Comuníquese al Supremo Gobierno. Señor Álvarez, Muñoz, Vidaurre, Cisneros, Sánchez, León y Morales. El voto del señor Álvarez fue por que se declare libre la nave, y que si el capitán es delincuente sea justiciable ante los jueces de su nación. Se publicó conforme a ley, de que certifico. *J.E. LAMA* Secretario".

El Peruano del 22 de octubre transcribe un artículo del *Berliner Tageblat*, sobre el juicio del *Luxor*, que representaba la opinión discrepante de un periodista. Haciendo referencia a la guerra de 1870-1871 entre Alemania y Francia, decía que el Gobierno alemán no responsabilizó a los buques neutrales que llevaron materiales de guerra a Francia, y concluía:

"Sobre todo, las cuestiones serían inevitables, si se dejara según el derecho de gentes, que los juzgados de presas, no tratándose de un delito infraganti, pudieran instaurar un juzgamiento".

El 22 de octubre, nuevamente St. John informaba en clave y por telegrama vía Paita y Panamá, la sentencia de la Corte Suprema declarando como buena presa al *Luxor*, con la opinión en contra de solo un vocal, en el sentido de que debía devolvérsele a sus propietarios. Después de algunos comentarios, sobre la naturaleza de este fallo, St. John decía:

"He oído al Encargado de Negocios de Alemania, que el Gobierno alemán ha solicitado al Gobierno peruano devolver el *Luxor*, pues considera que las autoridades peruanas no tenían derecho a capturarlo y que

de acuerdo al Derecho Internacional las Cortes no tenían derecho de condenarlo. Hasta ahora, el Ministro de Relaciones Exteriores no me ha contestado, pues el Presidente está enfermo y el nuevo Gabinete no está completo".

St. John refiere luego haber tenido una larga conversación privada sobre el tema con el señor Irigoyen, pues el *Luxor* fue capturado cuando él era ministro, y durante la cual le había aconsejado enfáticamente que el Gobierno peruano no se creara otro problema, cuando apenas está en condiciones de sostener su guerra con Chile:

"Creo, escribía St. John, que el Gobierno peruano propondrá al de Alemania un arbitraje, pero parece no haber mucho que arbitrar. Sin embargo, las circunstancias son algo novedosas, pues no hay casos conocidos de línea de buques que trafiquen entre varios países diferentes llevando contrabando de guerra de un segundo país a un tercero, y ser capturado en el cuarto que estaba en guerra con el tercero. Un punto fuerte a favor del *Luxor* es que cuando el vapor llega a Montevideo y el capitán recibe el contrabando a bordo, a Montevideo solo había llegado información telegráfica de que Chile había declarado la guerra al Perú, la misma que fuera declarada el 5 de abril, pero las mercaderías fueron embarcadas el 11 o 12 de abril. Puede decirse, que oficialmente no se sabía que la guerra hubiera sido declarada".

El Peruano del 24 de noviembre transcribe de un periódico de Bruselas lo que sigue:

"Traducimos de un colega: Surge un conflicto entre Alemania y el Perú, en razón a que los tribunales de Lima han declarado buena presa un vapor alemán, dedicado según la sentencia a efectuar el contrabando de objetos de guerra. Los armadores han elevado a Berlín una enérgica protesta.

En Berlín se ha recibido en español, francés, inglés, italiano y alemán, un documento importante: la defensa que el (Ilustre) Colegio de Abogados de Lima, hace del procedimiento, en virtud del cual fue apresado el *Luxor*, vapor de nacionalidad alemana que llevó a Chile contrabando de guerra. Ese documento lo publicó *El Nacional* de Lima: Sabemos que lo ha leído el hijo del Gran Canciller, dando cuenta a su padre del contenido al recibir la protesta de los armadores. Los enemigos del Perú, no parece que lograrán suscitarle conflictos. La defensa de los abogados de Lima es notable, muy notable. Lástima que el Gobierno de la república no haya trabajado en Europa, a fin de que lo reprodujeran algunos periódicos ¡Digan lo que quieran los contrarios, el Perú puede estar tranquilo a la sombra de su justicia! Nada acontecerá".

Finalmente, el 10 de enero de 1880 con un nuevo Gobierno, tal como se mencionara en el capítulo II, Piérola promulgó un decreto totalmente político y dictatorial, que nada tenía que ver con lo jurídico, que decía:

"Considerando

1°. Que la colonia alemana residente en el Perú tiene contraídos merecimientos especiales por su honradez y laboriosidad y testificado a la República durante la presente guerra cordiales simpatías y vivo entusiasmo por su causa.

2°. Que interesa al Perú el desarrollo de las nuevas compañías de navegación en nuestra costa y siendo útil por lo mismo el fomentarla y favorecer su acrecentamiento. En uso de las facultades de que estoy investido; DECRETO:

Entréguese a la Compañía de navegación Kosmos el vapor *Luxor*, el cual podrá en consecuencia salir libremente del puerto del Callao, en cuyas aguas está actualmente surto.

El Secretario de Estado en el despacho de Hacienda y Comercio queda encargado de la ejecución de este decreto y de hacerlo publicar y circular.

Dado en la Casa de Gobierno en Lima a los 10 días de enero de mil novecientos ochenta. *N. DE PIÉROLA. MANUEL A. BARINAGA*".

El 21 de enero, el Comandante General de Marina, capitán de navío J.M. García envió un oficio al Secretario de Estado en el Despacho de Marina, capitán de navío M. Villar, en referencia a su orden del 15 de enero más otras por telegrama, dando cuenta que al *Luxor* se le había proporcionado dietas, víveres y otros artículos que se necesitaban para el transporte de personal del ejército aliado en condición de herido, y personal de la Ambulancia N° 1, de Arica y Mollendo al Callao, todo con cargo de la Secretaría de Guerra, como sigue:

"Dietas para 12 jefes y 12 oficiales y para 7 jefes y 9 oficiales, las primeras en concepto a 8 días de navegación y las segundas para 4 días, considerando los jefes como tenientes coroneles; y 4,256 raciones de transporte sin carne salada ni ron".

Se refería, también García, a una relación de artículos presentada por Monseñor Roca, Presidente de la Junta Central de Ambulancias de la Cruz Roja. Los víveres fueron proporcionados por Grace Bros. & Co.

Es interesante ver que en la relación de dieta se había incluido cajones de Cognac, vino de Burdeos, Oporto fino y Jerez fino. El monto de los víveres ascendía a 3,330 soles. El 22 de enero, Villar aprobaba el pedido.

El 22 de enero, el contralmirante Stirling, Jefe de la Estación Naval Inglesa del Pacífico, daba cuenta al Almirantazgo del decreto del 10, agregando que el *Luxor* había zarpado del Callao para Arica el 18 de enero, fletado por la Sociedad de la Cruz Roja para conducir enfermos y heridos de Arica a Lima.

Así concluyó el caso *Luxor*, después de muchos meses de expectativa sobre su destino final. Si bien el tema de las presas era y es un

aspecto jurídico del Derecho Internacional en Guerra, para los marinos era y es un campo en el cual deben estar versados y con instrucciones precisas, pues participaban y participan como actores directos al ser los que efectúan la visita y registro de los buques neutrales, deciden en primera instancia si un buque es sujeto de presa, y luego un Tribunal de Presas, que en esa época, lo presidiera el Comandante General de Marina, también debía intervenir.

11.6.2. El caso de la presa Coquimbo[177]

Durante la última expedición del *Huáscar* y *Unión*, que culminó con el combate de Angamos, fue tomada como buena presa el 4 de octubre en la caleta Sarco, el bergantín *Coquimbo* por enarbolar un pabellón que no le correspondía, y enviada al Callao con dotación de presa.

El citado bergantín, en efecto, llegó al Callao el 16 de octubre, según daba cuenta *El Peruano*, después de 12 días de penosa navegación a raíz de haber experimentado muchas calmas en la travesía. La dotación con que llegó al Callao la conformaban el teniente 1° Arnaldo Larrea de la *Unión*; aspirantes Arturo de la Haza de la misma corbeta y Daniel S. Rivera del monitor; un guardián y 3 marineros del *Huáscar* y 4 de la *Unión*. La goleta era de 170 toneladas.

El Comandante General de Marina, contralmirante Antonio A. de la Haza, Presidente del Tribunal de Presas, informó el 12 de noviembre, al Director de Guerra, sobre el juicio al bergantín *Coquimbo* como sigue:

> "Recibido en la fecha; y en atención a que aún no se ha resuelto por el Supremo Gobierno que se someta al conocimiento del Juzgado de Presas el caso del bergantín inglés *Coquimbo*; a que según el artículo 2° del Reglamento de Presas, no está explícitamente comprendido el caso del *Coquimbo* para someterlo a la jurisdicción de este Juzgado; que con arreglo al expediente administrativo y opinión del señor Fiscal de la Excelentísima Corte Suprema no hay lugar al juicio de presas contra el bergantín indicado; por tales razones, levántese la detención del bergantín inglés *Coquimbo*, entregándose a su capitán o a su legítimo representante los papeles y documentos del buque contenidos en la caja cerrada y sellada remitida al Supremo Gobierno y devuelta a este despacho con este expediente. Hágase saber. *HAZA*. Juez. *ALEJANDRO O. DEUSTUA*. Escribano de Marina".

El Ministro de Guerra y Marina general La Cotera, en su proveído del 22 de noviembre, dispuso se transcribiera el informe al Ministro de Relaciones Exteriores para los efectos consiguientes.

Por otra parte, el Ministro St. John en oficio del 25 de noviembre informaba a Londres que, en la última expedición del *Huáscar* fue capturado el bergantín inglés *Coquimbo*, pues en la revisión de sus documentos se encontró que tenía una patente provisional expedida después de declarada la guerra; que a la llegada de esta presa al Callao, él pidió la documentación del buque y que habiéndola encontrado en orden, había hecho notar al Gobierno peruano que aunque el *Coquimbo* en una época enarboló la bandera chilena, su armador antes y después de la declaratoria de guerra fue el señor Shelton, un súbdito inglés; que aunque había ocurrido un cambio de bandera, no había habido cambio de propiedad, pues siempre fue inglesa. St. John adjuntaba una copia de su oficio al Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú, y concluía: "Después de una cierta demora, el Gobierno peruano lo entregó al Cónsul inglés en el Callao, quien atenderá la devolución a su propietario legal".

Posteriormente, ya en 1880, una nota de la Secretaría de Estado en el Despacho de Relaciones Exteriores transcribe a la de Marina, otra de la Legación británica en Lima sobre la ilegalidad de la captura de la goleta *Coquimbo* y los cargos que hace el dueño de dicha goleta y otros individuos de su tripulación.

A raíz de lo anterior, el Comandante General de Marina, capitán de navío J.M. García elevó al Secretario de Estado en el Despacho de Marina, capitán de navío M. Villar, un expediente sobre la captura del bergantín inglés *Coquimbo* el 4 de octubre de 1879 por el monitor *Huáscar* en la caleta Sarco, porque al reconocer el contralmirante Grau sus papeles consideró ilegal el cambio de bandera operado después de la declaratoria de guerra, habiéndose enviado el bergantín capturado a este puerto, y transbordando al capitán de dicho buque, Mr. John Griffiths y a 4 individuos de su tripulación al monitor como medida de precaución, según constaba en el oficio del contralmirante Grau.

Cuatro días después tuvo lugar el combate de Angamos, a consecuencia del cual fueron enviados a Valparaíso en calidad de prisioneros, todos los sobrevivientes del *Huáscar*, incluso los tripulantes trasladados del bergantín *Coquimbo*. Tan luego como llegó a este puerto el bergantín capturado, se elevaron a conocimiento del Supremo Gobierno, los papeles de esa nave para que se ordenase la iniciación del juicio de presa respectivo.

El Supremo Gobierno tuvo a bien pedir vista al Sr. Fiscal de la excelentísima Corte Suprema a mérito de la reclamación interpuesta por el señor Ministro Residente de la Gran Bretaña, y evacuado ese informe volvió el expediente de la materia a ese juzgado el 12 de

noviembre, para que se sustanciase el juicio de presa con arreglo a los papeles presentados a la Legación británica por el señor Ministro de Relaciones Exteriores y examinados por esa Legación.

Este juzgado expidió el acto de soltura en la misma fecha, auto que no pudo notificarse a los captores ni al capitán del bergantín por encontrarse en la República de Chile, según consta de las diligencias practicadas. No obstante, la Comandancia General de Marina en cumplimiento de orden superior, entregó la goleta *Coquimbo* con las formalidades de ley, al capitán Townsend el 22 de noviembre del mismo año.

Después de lo reseñado, García manifestaba que al transbordarse al capitán Griffiths y tripulantes del bergantín *Coquimbo* al monitor, también se trasladaron sus respectivos equipajes, pero que ignoraba si estos fueron destruidos durante el combate de Angamos, o sus propietarios los recuperaron en Chile.

García concluía su informe manifestando que el expediente que remitía a la Secretaría de Marina probaba que no hubo lentitud en el esclarecimiento de la legalidad de la captura, y que los daños sufridos por el bergantín fueron inevitables e independientes de la voluntad de los captores.

El armador del *Coquimbo* con fecha, Southampton 12 de enero de 1880, presentó un reclamo al Ministro de Relaciones Exteriores de Inglaterra, del cual se ofrece la síntesis que sigue:

"- Que es un súbdito inglés y comerciante de Coquimbo y propietario del bergantín *Coquimbo*, según copia del Certificado de Registro, que adjuntaba.
- Que el 19 de agosto 1879, salió de Coquimbo para Inglaterra dejando poder a un representante para fletar o vender el bergantín.
- Que el 29 de setiembre de 1879 el buque zarpó de Coquimbo llevando además de lastre una pequeña cantidad de provisiones, mercadería general legal. No llevaba pólvora u otro contrabando de guerra y su puerto de destino era Sarco, en donde recibiría un cargamento de cobre para Coquimbo.
- Que el 4 de octubre a mediodía aparecieron dos buques de guerra peruanos, en Sarco, el *Huáscar* y *Unión*. El bergantín fue visitado por oficiales y personal de ambos buques que de inmediato ordenaron levar, hecho lo cual una dotación de presa tomó posesión y después de sacarlo a remolque fuera del puerto por el *Huáscar*, quedó libre para el viaje al Callao, adonde llegó en la tarde del 16 de octubre de 1879.
- Que al momento de su captura y durante el tiempo que el bergantín estuvo a la vista de Sarco, permaneció izada la bandera inglesa.
- Que el capitán de nombre John Griffiths (súbdito inglés) y tripulación del *Coquimbo* fueron trasladados al *Huáscar* y detenidos hasta el 8

de octubre, día en que después de un duro combate fue capturado por la escuadra chilena.
- Que durante el combate Griffiths resultó mal herido por la explosión de una granada en el *Huáscar* mientras estaba sentado en el camarote del 2° Maquinista, que probablemente le habría producido la muerte, pero con la inmediata asistencia del doctor del *Blanco*, después de la rendición salvó.
- Que el capitán de otro bergantín más chico, llamado *Emilia*, con bandera de Estados Unidos, declara que los oficiales peruanos también lo declararon presa, pero después le devolvieron sus documentos.
- Que ésta era un enumeración de los hechos de que se había enterado y confiaba en que el Ministerio daría al asunto toda la atención, ayudándole a reclamar ante el Gobierno Peruano por los daños sufridos. *E. SHELTON*".

El reclamo mereció, en febrero de 1880, diversas opiniones, como que solo se pidiera una compensación visto que el buque había sido devuelto, pero sufrido demora; que el único que podía pedir indemnización era el capitán en razón de las heridas sufridas. No hay información sobre el resultado de este reclamo.

Aunque no se trata de la presa *Coquimbo*, el Comandante General de Marina en un extenso oficio al Secretario de Marina del 8 de marzo de 1880, se refiere a los reclamos de ingleses por daños en Chañaral por parte de buques peruanos. Es interesante, sin embargo, el concepto que en cierto pasaje del documento emite J.M. García sobre Grau, al expresar que "perjudicó algunas veces sus intereses como aprehensor y los de la Nación, como sucedió con dos buques de la escuadra chilena, a quienes por magnanimidad no echó a pique". ¿Qué quería decir García con el perjuicio que sufriera Grau como aprehensor? Como está reglamentado, parte del valor de la presa debía distribuirse entre los tripulantes del buque que los apresaba. Al no capturar a esos dos buques chilenos citados, sacrificó sus intereses. Pero hasta donde es conocido, Grau siempre renunció a su parte como aprehensor.

11.6.3. El caso de la detención del vapor Santiago[178]

El 5 de julio de 1879, el Ministro Residente St. John informaba al Secretario de Estado para Relaciones Exteriores de S.M.B., que el 1° de julio el Gerente de la P.S.N.C., Mr. J.C. Firth, había recibido una comunicación de la autoridad del Callao, en el sentido de que el vapor *Santiago* sería detenido y entregado al Tribunal de Presas por haber conducido, dos meses antes, un contrabando de guerra de Panamá a Valparaíso, consistente en una caja con 5 rifles y algunos cartuchos,

embarcados en Nueva York, con Conocimiento de Embarque extendido con antelación a que se tuviera conocimiento de la declaratoria de guerra de Chile al Perú.

Luego de ser informado sobre el asunto por el Sr. Firth, St. John se entrevistó con el Ministro de Relaciones Exteriores, Irigoyen, a quien le manifestó el desconocimiento que tenían las autoridades del Callao sobre principios básicos de la ley que estaban encargados de administrar. Así, el *Santiago* no era de manera alguna culpable cuando condujera las armas, y además ya había hecho otros viajes sin ser molestado. Por otro lado, St. John insistió en que no era culpable, y que confiaba en que sería devuelto de inmediato a la P.S.N.C. Según St. John, Irigoyen ofreció ocuparse de este asunto de inmediato, y en efecto, al cabo de una hora recibía una nota en la que se le comunicaba que se habían dado las órdenes para devolver el vapor.

Por otro lado, las autoridades del Callao se entrevistaron con el Sr. Firth, solicitándole la devolución de la carta que le habían cursado y que las considerase como nunca escritas y entregadas. "Es difícil imaginar, decía St. John, un gobierno que actúe en esta forma, pero ello demuestra cómo están poseídos por la pasión del momento". St. John agradeció a Irigoyen por su rápido hacer.

Tanto en el caso del vapor *Luxor* como en el del *Santiago* parece, decía, que el Gobierno peruano desconocía los Tratados que había firmado. Así, en el Tratado de 1851 con Estados Unidos, renovado casi en su totalidad en 1870, el Perú reconoció en el Art. XXV el principio internacional generalmente aceptado, que declara que los artículos de contrabando encontrados en un buque que se dirige a un puerto del enemigo, estarán sujetos a detención y confiscación, mas no el resto de la carga, y el buque quedará libre.

En el caso del *Luxor*, sin embargo, habían colocado al buque ante el Tribunal de Presas por haber tenido armas a bordo, que pertenecían a un beligerante, muchas semanas antes de su llegada al Callao.

Finalmente, St. John manifestaba haber recomendado a Irigoyen, en forma privada, que llamase la atención de los vocales del Tribunal de Presas acerca del artículo del Tratado con Estados Unidos.

Cierto o no, la realidad más que nada era la falta de coordinación en las tareas a cumplir por los diversos organismos del Estado.

11.7. LA MARINA MERCANTE NACIONAL[179]

Se ha indicado en párrafo anterior la cuasi inexistencia de marina mercante nacional, conformada la que había, por veleros. En el Tomo

IX se trató de la venta de los buques de la Armada en el Departamento Fluvial del Amazonas, a una compañía particular para que continuase prestando servicios comerciales en esa importante, extensa y vital zona del Perú. Esa flotilla formaba, pues, parte de la marina mercante nacional.

Con motivo de la guerra, el Senador por Loreto don Juan Arévalo Villacís, y parte interesada en esa flotilla, ofició el 4 de setiembre al Ministro de Guerra y Marina, general Mendiburu, como sigue:

"Obligado todo ciudadano a sostener incólume la dignidad de la Patria, coadyuvando con el concurso de sus fuerzas al sostenimiento de la guerra en que se halla comprometida la Nación, puede ser insensible este sentimiento general, la compañía de navegación fluvial peruana del Amazonas y de sus afluentes que tengo el honor de representar; y a este fin laudable tiende la presente comunicación que me es grato dirigir a US. a nombre de mis comitentes, para manifestarle que la compañía enunciada cede a disposición del gobierno con el exclusivo objeto de que se invierta en gastos de la guerra, la cantidad mensual de 500£ o sea la cuarta parte de la subvención que cada mes recibe para el servicio de la navegación.

A este intento me dirijo a US. para poner en su conocimiento a nombre de la Compañía, que el Gobierno tiene hoy en Europa a su disposición la suma de 1,500£, correspondientes a las mensualidades de junio, julio y agosto último, y que puede girar por ese valor a cargo de la inspección fiscal del Perú en Londres, debiendo igual procedimiento observarse en lo sucesivo con respecto a las medidas subsiguientes hasta la terminación de la guerra".

La flota mercante nacional, disminuía en lugar de aumentar. Ya en párrafo anterior se dio cuenta de la pérdida en Tumaco, Colombia, de la barca *Rosa Elguera*. Después, el 7 de octubre el Director de Administración del Ministerio de Hacienda y Comercio, J. de D. Rivero, oficiaba al Comandante General de Marina transcribiéndole la resolución siguiente, que demuestra lo dicho:

"Con el oficio pasado por US. en 7 de abril último a este despacho con las patentes de los buques *Iberia* y *Juana Luisa* de propiedad del señor don Pedro F. Serdio; ha recaído con fecha de ayer, la Suprema Resolución que sigue:

Manifestando la Comandancia General de Marina en el presente oficio que se ha varado la barca nacional *Iberia* perteneciente a D. Pedro Serdio, cancélese por ser ya innecesaria la patente que se otorgó a dicha barca; así como la del buque *Juana Luisa* de propiedad del expresado Serdio, conforme al Supremo decreto de 5 de mayo último. Pase a la Dirección de Administración para su cumplimiento, con las patentes que de dichos buques se acompañan. Comuníquese y regístrese. Rúbrica de S.E. *PAZOS*".

11.8. MISCELÁNEAS[180]

11.8.1. Las Capitanías de Puerto

No hay información interesante sobre este aspecto, excepto uno que otro caso sin mayor trascendencia, durante el segundo semestre de 1879.

Entre ello, está la noticia aparecida en *La Patria* del 2 de setiembre, de haberse enjuiciado al capitán de puerto de Iquique, por aparecer responsable de la pérdida de una lanchita a vapor destruida en la última braveza de mar.

También nombramientos de capitanes de puerto, como sigue:

Pisco: Capitán de fragata Mariano Melgar.

Iquique: Capitán de fragata Antonio C. de la Guerra; según *La Patria*, era un inteligente y experimentado marino, que desempeñaría cumplidamente el puesto que se le había confiado. Había sido comandante de la *Pilcomayo* en el combate de Chipana.

Chimbote: Teniente 2° Evaristo León.

Eten: Capitán de fragata Luis López

Casma: Capitán de corbeta Francisco Terry

Chancay: Capitán de corbeta Gustavo Donayre

Ancón: Capitán de fragata José María Sanoni

Chorrillos: Capitán de fragata Julio Sagasti

11.8.2. La iluminación de la costa

El 24 de setiembre, el Comandante General de Marina daba cuenta al Ministro de Guerra y Marina de que en cumplimiento de lo ordenado en el decreto supremo del 15 de setiembre referente a la colocación de una luz roja en el puerto de Eten por parte de los contratistas Barber y Fenestre de París, por el cual se le prevenía que debía informar si convenía su instalación, en el entendido de que podía constituir una señal de orientación para los buques enemigos, absolvía la duda adjuntando una comunicación del capitán de puerto sobre el particular.

De acuerdo a dicho oficio, se había constituido una junta compuesta del administrador de la Aduana de Eten, del superintendente del ferrocarril y del capitán de puerto, la cual había seleccionado como lugar más a propósito para la instalación de la luz, el morro llamado de Eten, a unos 40 metros aproximadamente de altura sobre el nivel medio del mar, y que podrá ser visto de sur a norte en todo lo que lo permita su alcance.

"Esta Comandancia General, decía de la Haza, es de parecer que existiendo un contrato del que se ocupa el supremo decreto del 8 de febrero de 1876, por el cual se fijó en la cláusula 4ta. el término de cuatro años para la colocación de esas luces en diversos puertos del litoral de la República, contados desde el día que se firmó la contrata por el representante de los señores Barber y Fenestre, no puede demorarse esa operación, cualesquiera que sean los efectos de la actual guerra, sin ocasionar al Erario graves perjuicios dando lugar a que no cumplan los contratistas su compromiso y hagan reclamaciones de consideración".

11.8.3. El Cable Submarino

Como se ha explicado, el cable, de propiedad de "The Indian Rubber, Gutta Percha & Works Co. de Londres", tenía oficinas en Lima, Callao, Mollendo, Arica, Iquique, Caldera, Copiapó y Valparaíso. La estación terminal estaba en este último puerto, que enlazaba por telégrafo terrestre con Argentina. Con motivo de la guerra, la compañía estableció una oficina más en Antofagasta. Se ha visto también cómo el cable fue interrumpido por los chilenos en Iquique y en Arica, y su servicio restablecido poco después. Por su parte, la estación de Antofagasta también fue interrumpida por los peruanos, temporalmente. Con la captura de Iquique, la comunicación por cable sufría una nueva interferencia.

Con este motivo, *El Peruano* en su sección editorial del 25 de noviembre, trataba de este tema en los términos siguientes:

"La interrupción del cable, incidente de que no tiene hasta hoy noticia oficial el Gobierno, ha venido a aumentar la justa ansiedad de los ánimos, que esperábamos ver satisfecha en parte con el conocimiento más completo de los últimos sucesos militares de Iquique.

En previsión de este nuevo y desgraciado evento, el Gobierno se había ocupado ya de reunir los materiales para la prolongación de la línea telegráfica de Mollendo hasta Ica, para lo que está ya listo el necesario a poco más de 30 millas, habiéndose iniciado los trabajos de su plantificación.

En 30 días más estaremos en posesión de todo el resto de alambre y demás útiles, habiéndose dictado las medidas necesarias para suplir por otros medios la falta de ese rápido agente de comunicación con nuestro litoral del Sur.

La nueva y angustiosa ansiedad del país, bajo este aspecto, será, pues, satisfecha bien pronto".

Se ha visto también cómo el Gobierno había venido trabajando en la extensión de la línea telegráfica terrestre de Mollendo a Pisco, para contar con un medio alterno de comunicación en caso de falta del cable submarino.

11.8.4. Algo sobre pescadores

En más de una oportunidad se ha visto que las embarcaciones pesqueras fueron interceptadas por los buques chilenos a fin de conseguir información sobre los buques peruanos. Así sucedió cuando Williams Rebolledo expedicionó sobre Callao en mayo, y más tarde en octubre, cuando Galvarino Riveros incursionó contra Arica. En ambas oportunidades, los pescadores interceptados eran inmigrantes italianos. Es interesante recordar que la colonia italiana era una de las más numerosas. Sobre la situación de los pescadores, el Ministro de Relaciones Exteriores, en un oficio del 13 de noviembre de 1879, dirigido al Ministro de Guerra y Marina, comentaba que:

> "La Legación de Italia se ha dirigido a este Ministerio manifestando que el capitán de puerto de Chorrillos pretende obligar a los italianos que se dedican en esa rada a la industria de la pesca, prestar sus servicios en la armada nacional.
>
> Tal pretensión es contraria al artículo adicional del Tratado de Amistad, Comercio y Navegación vigente entre el Perú e Italia, por el cual la República se comprometió a permitir el uso legítimo de la pesca a los italianos residentes en el país, quedando estos sujetos a todas las obligaciones que pesan sobre los pescadores nacionales, "menos el servicio en la marina militar del Perú".
>
> Para que US. pueda apreciar debidamente el alcance de la expresada concesión hecha a los italianos, me es grato remitir a US. copia certificada del expresado artículo adicional, con cuyo conocimiento, se servirá US. prevenir al capitán de puerto de Chorrillos se abstenga de llevar a cabo su resolución y dictar una medida general para evitar que algunas otras autoridades marítimas, por falta de conocimiento de la referida estipulación, puedan pretender también obligar a los pescadores italianos a servir en la armada nacional o impedirles el ejercicio de esa industria, cuyo uso les ha sido concedido. *RAFAEL VELARDE*".

El Ministro La Cotera, al transcribir esta comunicación al Comandante General de Marina el 14 de noviembre, disponía que hiciera las prevenciones del caso a los capitanes de puerto del litoral.

El texto del artículo adicional del citado Tratado de 23 de diciembre de 1874 y vigente entre el Perú e Italia, decía como sigue:

> "El Gobierno peruano queriendo reconocer y definir un estado de cosas existente hace largo tiempo y sin el ánimo de conceder nuevos derechos o favores a los residentes italianos, declara reconocer y respetar como costumbre legítima, el uso seguido hasta aquí por los ciudadanos italianos en el Perú de dedicarse a la pesca y al tráfico de botes, lanchas, etc., en los puertos o radas, caletas, ríos u otros lugares de la jurisdicción del Estado peruano.

Y como es intención de dicho Gobierno evitar todo motivo de conflicto con el Gobierno italiano respecto a esta materia, queda entendido de una vez y para siempre entre los dos Gobiernos, que los italianos que se entregan a las dichas industrias en las aguas del Perú quedan sometidos a los mismos deberes a que están sujetos los pescadores y lanchas nacionales, salvo el servicio de la marina militar peruana". Es copia. Fdo. el Oficial Mayor del Ministerio de Relaciones Exteriores. *E. LARRABURE Y UNANUE*".

ANEXO A

Relación consolidada de la tripulación del Huáscar *el 8 de Octubre de 1879**

	Nacionalidad	Condición de salud	Prisionero
PLANA MAYOR (31)			
Contralmirante Miguel Grau		+	
Capitán de fragata graduado Manuel M. Carbajal		HG	PR
Sargento Mayor José M. Ugarteche		HG	PR
Capitán de corbeta Elías Aguirre		+	
Teniente 1° Diego Ferré		+	
Teniente 1° graduado Pedro Gárezon			PR
Teniente 1° graduado José Melitón Rodríguez		+	
Teniente 2° Enrique Palacios		HG	PR
Teniente 2° graduado Gervasio Santillana			PR
Teniente 2° graduado Fermín Diez Canseco			PR
Alférez de fragata Ricardo Herrera			PR
Aspirante Carlos B. Tizón			PR
Aspirante Federico Sotomayor y Vigil		HL	PR
Aspirante Manuel Elías Bonnemaison			PR
Aspirante Grimaldo Villavisencio			PR
Aspirante Domingo Valle Riestra		HL	PR
Aspirante Manuel Villar			PR
Capitán graduado de Infantería Mariano Bustamante		HL	PR
Capitán de la Guardia Nacional Manuel Arellano			PR
Doctor Santiago Távara		HG	PR
Doctor Felipe M. Rotalde			PR
Doctor José Ignacio Canales			PR
Oficial 1° del Cuerpo Político Juan Alfaro			PR
1er. Maquinista Juan Wilkins	I		PR
1er. Maquinista Samuel MacMahon	A		PR
2do. Maquinista Thomas W. Hughes	I		PR
3er. Maquinista Ricardo Trenemann	I		PR
4to. Maquinista Henry Lewer	NN		
4to. Maquinista Ernesto Molina			PR

4to. Maquinista Archibald MacCollum	I		PR
Ayudante de Máquina Augusto Matheus			PR
OFICIALES DE MAR (20)			
1er. Contramaestre Nicolás Dueñas		+	
1er. Condestable Charles MacCarthy	I		PR
1er. Condestable Williams Leonard	I	HG	PR
2do. Condestable José Celedón		+	
Buzo Hilario Morales			PR
1er. Guardián Tiburcio Ríos		HG	
1er. Guardián Federico Noguera		+	
1er. Carpintero Luis Landa			PR
2do. Carpintero Ignacio Martínez			PR
2do. Carpintero Etesse Leves	F		PR
1er. Calafate José del Carmen Gómez			PR
Herrero Williams Michel	I		PR
Maestro de Víveres Manuel Mejía			PR
Despensero Rafael Hurtado			PR
Cocinero de 2da. Cámara José Salas		+	
Cocinero de Equipaje Eduardo Ford	A	HG	PR
Mayordomo de 2da. Cámara Manuel Pineda		+	
Bocafragua Ramón Tejeda			PR
Cabo de Luces Andrés Riglos			PR
Farmacéutico José Flórez			PR

ARTILLEROS DE PREFERENCIA CONTRATADOS (26)

Nombres	Nacionalidad	Condición de salud	Prisionero	Nombres	Nacionalidad	Condición de salud	Prisionero
James Anderson	I	HG	PR	Manuel Panay	G		PR
George Mathison	I	HG	PR	Eduard Price	I		PR
Robert Rundle	I		PR	George Harris	I		PR
Francisco MacMazé	F		PR	Daniel MacCarthy	I		PR
Eduard Perry	I	HG	PR	Albert Avenell	NN	+	
Michel Murphy	A	HG	PR	John Devine	I		PR
Henry Otto	AL	HG	PR	George Smith	I		PR
John Baker	I		PR	James Dovinsa	I	HG	PR

Alfred Strand	N		PR	Federico Meiggs	AL	HG	PR
Atanasio Bayosópolos	G		PR	Charles Box	I	HG	PR
Manuel Georgiades	G		PR	John Dunnett	NN	+	
Williams Burns	I		PR	Alberto Huerta			PR
John Grand	I		PR	Daniel Varnish	NN	+	
ARTILLEROS DE PREFERENCIA (12)							
Atanasio Caloyeras		+		John Lumby	I	HG	PR
Tomás Proaño			PR	José del C. Hernández			PR
Alvaro Trelles		+		Julio Felippe	NN	+	
José Gómez			PR	Julio Pablo	AL	HG	PR
Francisco Espiel			PR	John Henry Hill	I		PR
Enrique Berguesse	NN	+		John Price	I		PR
ARTILLEROS ORDINARIOS (6)							
Eleodoro Dávila			PR	Tomás Salazar			PR
Ángel Quesquén			PR	Faustino Colán			PR
Henry Smith	I		PR	Juan Chunga 1°		HG	PR
MARINEROS (20)							
Juan M. Cruz			PR	Jacinto Medina			PR
Aniceto Rivas			PR	Tomás Esteves			PR
Pedro Unanue		+		Máximo Rentería			PR
José Calvo		+		José Velásquez			PR
Tomás Godos		+		Mariano Portales			PR
José Suárez			PR	Aparicio Robles		+	
Santos Beltrán		HG	PR	José Aniceto		+	
Pedro Rodríguez			PR	José Félix Torres			PR
Mercedes Carrasco			PR	Manuel Maldonado			PR

Andrés Araujo			PR	Nicolás Bonilla			PR
GRUMETES (13)							
Francisco Aguilar			PR	José Mantilla		+	
Dámaso León			PR	Manuel Franco			PR
Arturo Masías		HG	PR	Williams Norris	I		PR
Saturnino Mejía		+		José Santos Contreras			PR
Alberto Medina			PR	Juan Sifuentes			PR
Miguel Valcárcel			PR	Enrique Ramírez			PR
Basilio Rocavado			PR				
CABO DE FOGONEROS (3)							
John Johnson	D		PR	James MacCarthy	I		PR
Adolfo Mayer	AL		PR				
FOGONEROS (19)							
Alejandro Monroe	I		PR	Thomas Furton	I		PR
Gregorio Alzamora			PR	Andrés MacCall	I		PR
Ramón Galicia			PR	Isidro Alcíbar		+	
Carmen Vásquez			PR	Manuel Verdesoto			PR
Joseph Chambers	I		PR	Bruno Gómez			PR
John Donovan	I		PR	John Keley	I		PR
John Boom	I		PR	Manuel Balvino	NN		PR
Apolinario Salazar			PR	José A. Guerra			PR
Jorge Williamson	I		PR	Lino Urías			PR
Eduardo Graham	I		PR				
CARBONEROS (9)							
Alejandro Henton	I		PR	Cipriano Gómez			PR
José Morales			PR	Williams Marthin	I		PR

Toribio Astudillo			PR	José Vallecillas			PR
Juan Dávila		HG	PR	Gabino Noé			PR
Nieves Espinoza			PR				
COLUMNA CONSTITUCIÓN (16)							
Segundo Calderón	I		PR	Clemente Luna			PR
Basilio Chávez			PR	José Estrada	I		PR
José Cortez			PR	José Rivera			PR
Juan Chunga 2°			PR	Juan Villarreal		+	
José Menchola			PR	Darío Sanjinez			PR
Modesto Ruidias			PR	Quiterio Gallardo		+	
Vicente Jiménez		+		I. Orue			PR
I. Quiroz			PR	M. Águila			PR
GUARNICIÓN BATALLÓN AYACUCHO N° 03 (29)							
Sargento 1° Francisco Retes			PR	Sargento 2° Miguel Salazar		+	
Sargento 2° Apolinario Galiano			PR	Sargento 2° Silverio Chuquiconsa			PR
Cabo 1° Justo Payva			PR	Cabo 1° Manuel López			PR
Cabo 2° José M. Esteban			PR	Cabo 2° Anacleto Alarcón		+	
Cabo 2° Fidel Calvo			PR	Corneta José Vargas			PR
Tambor Agustín Salas			PR				
Soldado Faustino Falconí			PR	Soldado Celestino Valdivia			PR
Soldado Mariano Unga			PR	Soldado Tomás Flórez			PR
Soldado Fidel Talavera		HG	PR	Soldado Mariano Zegarra		+	
Soldado Pedro Zevallos			PR	Soldado Pablo Soto			PR
Soldado Benito Fernández		HG	PR	Soldado Mariano Vilcahuamán		+	

Soldado Hipólito Beltrán		HG	PR	Soldado Manuel Borja			PR
Soldado Guillermo Barrios		+		Soldado Víctor Vargas		+	
Soldado José Calderón			PR	Soldado Ambrosio Fernández		+	
Soldado Narciso Castillo			PR	Soldado Francisco Gutiérrez		HG	PR

* Relación nominal consolidada, en base a partes oficiales, de los 204 integrantes de la dotación del *Huáscar* el 8 de octubre, con indicación de su nacionalidad y estado de salud al término del combate. Las abreviaturas son las siguientes:

Nacionalidad: I (inglesa); A (americana); F (francesa); AL (alemana); N (noruega); G (griega); D (danesa); NN (no identificada). Cuando no se indica corresponde a peruana.
En cuanto a su estado: Muerto (+); Herido levemente (HL); Herido gravemente (HG); Prisionero (PR).
Se consigna en *El Peruano*, que el 16 de octubre llegó el velero capturado *Coquimbo* después de 12 días de navegación desde Sarco, a cargo del teniente 1° Arnaldo Larrea de la *Unión*, aspirantes Arturo de la Haza de la *Unión* y Daniel S. Rivera del *Huáscar*, y siete tripulantes proporcionados por los buques captores.
Aunque *El Peruano* ofrece una relación de tripulantes que no estuvieron el 8 de octubre por estar desempeñando otras comisiones, se recomienda consultar la Lista de Revista del 15 de setiembre, que se presenta en el texto, y que sí es completa y exacta.

ANEXO B

Respuestas de oficiales del Cochrane *a preguntas de oficiales de U.S.N.* Pensacola

Nº 1.- ¿Qué opinión le merece la manera en que combatió el *Huáscar*, primero en cuanto a la maniobra, y segundo en cuanto a los disparos y la puntería?

RESPUESTA.- (sintetizadas por quien formulase las preguntas)

1. Se le maniobró mal; desde el comienzo hasta el final solo trató de escapar, a pesar de saber que el *Cochrane* andaba un nudo más. El *Cochrane* maniobró directo al *Huáscar*, no solo para disminuir la distancia, sino también para colocarse por su aleta. En opinión de Latorre y de él, el *Huáscar* debió gobernar al Oeste y finalmente dirigir su espolón hacia el *Cochrane*, pero nunca presentar su popa.

   La granada que mató a Grau, inhabilitó en parte el guardín del timón de combate. Desde ese momento tuvo que recurrir al gobierno de emergencia con aparejos, y todo indica que ahí no hubo oficial a cargo. Ninguno de los Segundos Comandantes resultó herido o muerto fuera de la Torre de Artillería; no hubo comunicación por tubo acústico, telégrafo, etc., hacia popa; el gobierno se realizaba solo a la voz del comandante.
2. En cuanto al fuego de la artillería, a estar por el número de disparos – especialmente durante la primera media hora, no estuvo mal. En cuanto a la puntería, solo puedo decir que fue pésima – de hecho no pudo ser peor.

Nº 2.- ¿No cree Ud. que al situarse en la aleta del *Huáscar*, éste quedó en desventaja de la cual no se podía librar fácilmente?

RESPUESTA.- Estoy de acuerdo.

Nº 3.- ¿La velocidad del *Cochrane* durante el combate fue constante? ¿La del *Huáscar* también? ¿Cuáles fueron?

RESPUESTA.- La velocidades del *Cochrane* y del *Huáscar* fueron constantes: 11 a 11 ½ mp.h. y 10 ½ a 11 m.p.h., respectivamente. No hubo impedimento alguno en las máquinas o calderas de los dos buques.

Según informe del 1er. Ingeniero del *Cochrane*, la velocidad aumentó quizás en algo hacia el final del combate, cuando las calderas alcanzaron su presión máxima. El casco y las calderas acababan de ser limpiadas y recorridas. El *Huáscar* tenía cuatro meses fuera de dique; su casco bastante sucio.

Nº 4.- ¿Qué proyectiles usó el *Cochrane*? ¿Qué espoletas? El capitán Breese

dice que cuando estuvo en el *Cochrane* en abril, Ud. y su hermano (parece que eran los Simpson) hablaban muy bien de una nueva espoleta que acababan de recibir. ¿Cómo era, y si las usaron?
RESPUESTA.- Usamos granadas Palliser con obturadores de gas. No se usaron granadas Palliser huecas, pero se dispone de cantidad suficiente para los cañones. Dos de los obturadores se encontraron en el camarote del comandante (Grau) después de perforar el blindaje de popa. Solo se emplearon estopines de fricción que no eran de bronce de buena calidad. Si no mal recuerdo el capitán Breese se debe haber referido a un estopín eléctrico de ebonita recibido el año pasado, que lamentablemente no usamos por falta de una cantidad suficiente de percutores. Considero que no hay nada más seguro que el tubo de ebonita y percutor.

Nº 5.- ¿Cuál cree Ud. que fue el efecto de los tiros que perforaron la Torre de Artillería del *Huáscar*, en la gente que estaba dentro de ella? ¿Fueron muchos de ellos heridos por astillas del almohadillado?
RESPUESTA.- No creemos que fueran muchos los heridos por astillas del almohadillado, sino por otras después que la granada perforase el costado del buque.

Nº 6.- ¿Alguna razón particular por la que no trataron de hacer fuego en andanada mediante el método eléctrico, o es que antes del combate se desconfiaba de ese método de disparo?
RESPUESTA.- No se desconfiaba del disparo eléctrico, pero lo consideramos innecesario. Al prepararnos para aplicar el espolón, nuestros cañones se disparaban individualmente y en sucesión; los dos cañones de proa están apuntados hacia proa para 300 yardas (274 metros); y los otros dos hacia la cuadra para corta distancia; estos últimos no pueden converger a menos de 200 yardas (183 metros). Al pasar al costado del *Huáscar*, estuvieron listos cada vez solo dos cañones por banda; el cañón de proa se disparaba como lo expliqué en mi carta al teniente Meiggs, y el otro falló por un tubo malo.

Nº 7.- ¿El comandante del *Cochrane* tuvo alguna dificultad para maniobrar el buque con la rueda de combate? ¿Las comunicaciones y respuestas eran fáciles?
RESPUESTA.- Durante la acción no se usó el timón de combate. Como a menudo se había probado disparar a máxima velocidad, no creo que se hubiera experimentado dificultad alguna al gobernar el buque con este timón. El cambio de un timón a otro se hace en menos de 2 minutos.

Nº 8.- ¿Cuando se toma posesión del *Huáscar*, fue abordado por un equipo numeroso? ¿En qué condición lo encontró este equipo? ¿Qué medidas debió tomar el jefe de este equipo para impedir la destrucción de la presa? ¿La dotación del *Huáscar* estaba desmoralizada, o estaba aún bajo control?
RESPUESTA.- El *Huáscar* fue abordado, capturado, apagando los incendios, apostándose dos centinelas: uno en las válvulas de la sala de máquinas y en la puerta estanca entre máquina y calderas. En el *Cochrane* no se permitió a nadie dejar la batería o cubierta inferior. Cuando nuestro bote se acoderó al monitor, se llenó con un montón de soldados y marineros portando grandes

bultos de ropa. Para subir a cubierta me ayudó el pagador, guardia marinas y otros, siendo recibido por el teniente Gárezon, gorra en mano. La tripulación estaba en un terrible estado de excitación y temor, implorando a nuestra gente que no los matara. El forro de la Torre de Comando estaba incendiado y caído en el piso de la santa bárbara, motivo por el cual los oficiales peruanos pensaban que el buque volaría. Los oficiales no tenían control alguno sobre la tripulación y los muertos esparcidos en las cubiertas. la Cámara del Comandante (Grau) – llena de cuerpos destrozados; indudablemente, el buque tenía impactos por todos lados. De inmediato se colocó un centinela en la sala de máquinas y puerta de la santa bárbara, y algunos prisioneros ayudaron a apagar incendios. El ingeniero y los fogoneros cerraron las puertas estancas y válvulas, poniendo el donkey en servicio; diez minutos después de que se abordara el buque, el ingeniero informaba que la máquina, calderas y santa bárbara estaban salvos; fusiles en perfecto estado y en el armero se encontró cerca de un centenar sin uso.
En la sentina de la sala de máquinas había 3 pies de agua; las carboneras llenas de aspirantes; pasadizos laterales obstruidos por gente civil. La bandera fue arriada dos veces, y las máquinas fueron paradas después que el comandante Latorre demandara hacerlo. Corrimos al costado y arriamos nuestro único bote colgado de pescante en ese momento.
Respecto a las medidas que debe tomar un oficial que aborda una presa, realmente nada puedo sugerir (excepto cerrar puertas estancas), pues es mi firme convicción de que a un buque se le puede hundir muy fácilmente a pesar de los esfuerzos de aquellos que lo aborden como presa.

Aquí concluyen este conjunto de ocho (8) preguntas interesantes, así como sus respuestas.

Pero hubo otro conjunto de preguntas planteadas por el teniente J.F. Meiggs de la U.S.N., que se transcriben a continuación.

Nº 1.- ¿Qué conclusión se saca sobre el valor relativo del tiro por andanada y del tiro individual del cañón de proa en el combate de Angamos?
RESPUESTA.- No estamos en condición de decir mucho o siquiera apreciar el valor relativo del tiro por andanada y con el cañón de proa, pues siempre combatimos persiguiendo al *Huáscar*, solo disparamos con los dos cañones de más a proa en estribor, con el ángulo de ronza que Ud. conoce muy bien. El tipo de batería, como la del *Cochrane*, presenta grandes ventajas en un caso como el nuestro.

Nº 2.- ¿Cuantos tiros hizo el *Cochrane* con el cañón de proa, centro y popa?
RESPUESTA.-

Con el cañón de proa estribor	20 tiros
Con el cañón de proa babor	ninguno
Con el cañón del centro estribor	16 tiros
Con el cañón del centro babor	1 tiro
Con el cañón de popa estribor	ninguno
Con el cañón de popa babor	1
Total	38

Nº 3.- ¿Al comienzo, durante la aproximación, decidió el comandante navegar cerca del *Huáscar*, desafiando todo riesgo?
RESPUESTA.- El comandante decidió no abrir fuego hasta estar a distancia de 2,000 metros, que es la distancia a la cual nuestros cañones pueden perforar una coraza similar a la del *Huáscar*; además, deseaba destruir al buque enemigo por más grande que fuera el riesgo; el *Huáscar* abrió fuego a 3,400 metros.

Nº 4.- ¿Los cañones fueron disparados individualmente?
RESPUESTA.- El tiro se ejecutó independientemente, rectificando la distancia después de cada disparo.

Nº 5.- ¿Por qué el *Huáscar* no fue averiado por tiro de demolición estando tan cerca de él, y por qué no lo espolonearon?
RESPUESTA.- En dos ocasiones en que estuvimos cerca del *Huáscar* tratamos de espolonearlo por su través; fallamos y pasamos a unas cinco yardas (4.5 metros) por su popa; nuestro cañón de proa, apuntando hacia proa, hizo fuego a 200 yardas (183 metros), y el del centro, apuntando a la cuadra, con 3° de depresión, falló el tiro la primera vez, y en la segunda se le estaba cargando. El tiro de demolición y el espoloneamiento, por lo tanto nunca ocurrió. Uno de los tiros del cañón de proa impactó en la torre del monitor que de inmediato cambió su rumbo.

Nº 6.- ¿El humo de los disparos y de la chimenea fueron en algún momento impedimento para gobernar el buque?
RESPUESTA.- Ni el humo de la chimenea ni el causado por los disparos de nuestros cañones impidieron el buen manejo del buque. Usábamos carbón sin humo, y navegando todo el tiempo en marcha adelante a la máxima presión, impidió la gran acumulación de humo. A lo mucho la batería se oscureció por unos 20 segundos, al disparar nuestros dos cañones casi simultáneamente. El tiempo era bueno y claro, sin viento; el buque balanceaba suavemente, con un máximo de 5° (con proa al Este).

Nº 7.- ¿Combatiendo a corta distancia, cuanto tiempo tomaba atender los cañones de 9"? Por favor indique la distancia.
RESPUESTA.- Nuestra gente estaba muy bien entrenada y cargaba sus cañones en 30 a 40 segundos. El tiro se dificultaba algunas veces debido a la posición variable del enemigo. Nuestro primer tiro impactó a 1,700 yardas (1554 metros). La mayoría de los disparos se hicieron entre 800-500 yardas (731-458 metros). Ud. puede considerar como máximo un tiempo de dos minutos para disparar cada cañón.

Nº 8.- ¿Cuanto tiempo habían combatido para considerar que el *Huáscar* estaba realmente batido?
RESPUESTA.- Al *Huáscar* se le consideró perdido o realmente batido en menos de una hora de combate, cuando teníamos su popa a unos 20° por la amura de estribor y a 500 metros de distancia. En esta posición teníamos nuestro mayor poder de fuego y facilidad de gobernar contra la parte más débil del enemigo. Luego averiamos su aparejo de gobierno por segunda vez, y la llegada del *Blanco* aceleró su rendición.

Nº 9.- ¿Cuál fue el efecto en la coraza del blindado del tiro del cañón de 10" del *Huáscar*?
RESPUESTA.- La granada Palliser del cañón de 10" del *Huáscar*, fue disparada a 600 yardas (548 metros) e impactó nuestra coraza de 6" con un ángulo de incidencia de 30°. La perforó 3", aflojó remaches, y el amohadillado interno, y rompió un bao. Probablemente la granada se rompió.

Nº 10.- ¿Qué lección se deriva del empleo de armas menores y ametralladoras?
RESPUESTA.- Nuestras ametralladoras y fusileros en las cofas, fueron de gran valor para nosotros. Los cañones del *Huáscar* en cubierta, se quedaron sin dotación. Puede decirse que un buque con cañones en una cubierta desprotegida, le será casi imposible operarlos bajo el fuego del enemigo a 500 yardas (457 metros) con ametralladoras y fusiles instalados en las cofas.

Nº 11.- ¿Cuanto tiempo han estado en entrenamiento sus dotaciones de cañón y aproximadamente cuantos tiros de práctica ha disparado cada jefe de cañón?
RESPUESTA.- Las dotaciones de nuestros cañones han estado en entrenamiento continuo desde hace 14 meses. Es difícil establecer el número de tiros de práctica que cada jefe de cañón ha disparado. En tiempo de paz se supone que nuestros buques hacen ejercicios de tiro real dos veces al año; sin embargo, nuestra gente ha tenido muchas oportunidades de practicar mientras navegaba a lo largo de la costa enemiga.

ANEXO C

Acta de la junta de guerra de jefes de la corbeta Unión, *el 8 de octubre de 1879*

El señor Comandante General de la División hizo presente que, en vista de la necesidad en que se había encontrado el *Huáscar* de aceptar el terrible y desigual combate que sostenía en ese momento con los blindados chilenos y de la caza que, al mismo tiempo, emprendía el resto de su escuadra sobre la *Unión*, deseaba proceder con el mayor acierto, a fin de salvar su responsabilidad: que los Jefes allí presentes expresaran libre y francamente su opinión respecto de la manera como debía procederse, ya fuera en el sentido de que se librara combate con los dos buques que en ese instante eran los que seguían a la corbeta, o bien porque se hiciera todo lo posible para salvar al buque, no comprometiéndolo inútilmente, puesto que sería necesario batirse con todos los buques enemigos que venían en auxilio de los dos ya citados; y, por último, que expresaran si en su concepto, el resultado de este encuentro, cualesquiera que él fuera, podría influir en manera alguna en la suerte del *Huáscar*, agregando que la discusión era libre, a fin de poder formular, de acuerdo, una conclusión definitiva.

Formuláronse por todos los miembros de la Junta diversas consideraciones y resolvieron en definitiva y por unanimidad de votos:

1° Que en el caso de que se estrecharan las distancias con las naves enemigas, de tal modo que pudieran éstas ofendernos con sus fuegos, se trabará combate, cualesquiera que fueran las consecuencias y número de aquellos.

2° Que perdido su convoy por los buques enemigos se batiera a éstos en detall; pero que entre tanto no ocurriera ninguna de estas emergencias, se continuara la derrota que seguía la corbeta y con la cual se había salido del centro de la escuadra enemiga, sin que ésta lo pudiera impedir. Asimismo, fueron unánimes en acordar que nada podría influir en la suerte del *Huáscar* lo que ocurriese con los otros buques de guerra.

Terminado este acto firmaron la presente:

AURELIO GARCÍA Y GARCÍA. NICOLÁS PORTAL. JUAN SALAVERRY. EMILIO A. BENAVIDES. GREGORIO PÉREZ. LEOPOLDO FLORES GUERRA".

ANEXO D

Acta de la reunión de oficiales subalternos a bordo de la corbeta Unión *el 8 de octubre 1879*

En la mar, a bordo de la corbeta *Unión*, a las 3 p.m. del día 8 de octubre de 1879, reunidos espontáneamente en la 2da. Cámara de la expresada, los oficiales, guardia marinas y demás tripulantes, que suscriben, después de deliberar sobre lo que convenía hacer al frente del enemigo, para dejar bien puesto, junto con la honra de la República, el honor de la Marina y de nuestro buque en particular, acordaron unánimemente:

Suplicar con el debido respeto y por el conducto regular, al señor Comandante General de la 2da. División Naval, que para vengar la casi segura desgracia del monitor *Huáscar*, con el que se navegaba en convoy, atacado por la mayor parte de la escuadra chilena, se sirva dar las órdenes convenientes para que nos conduzca al combate, con la inteligencia y valor que reconocemos en él y en nuestros jefes, cualquiera que sea la diferencia entre las fuerzas enemigas y las nuestras.

Teniente 2° *JULIO JIMÉNEZ*. Teniente 2° *JUAN MANUEL ONTANEDA*. Alférez de fragata *PEDRO ROEL*. Alférez de fragata *FORTUNATO SALAVERRY*. Alférez de Fragata *FEDERICO MATOS*. Teniente de la Guarnición *CRUZ CARRANZA*. Teniente de la Columna Constitución *M. PEJOVÉS*. Alférez de la Guarnición *L. OYAGUE Y SOYER*. Guardia marina *M.D. FLORES*. Guardia marina *E. GAMERO*. Aspirante *C.J. REVOREDO*. Aspirante *A. NARVARTE*. Aspirante *C. ALCALÁ*. Aspirante *T. LAMA*. Aspirante *O.L. SÁENZ*. Cirujano *PEDRO IRUJO*. Practicante de Medicina *MANUEL UGARTE*. Practicante de medicina *S.H. ZAPATA*. Contador *E. FERNANDINI*".

ANEXO E

Proyectos varios de diversos parlamentarios en relación al combate naval de Angamos

Por los congresistas P. Seminario, F. de P. Muñoz, M. Seminario y Váscones, J. de la Riva Agüero, R.M. Espiell y J. de Osma, presentado el 13 de octubre:

"Art.1° Dígase al Ejecutivo ordene se hagan las investigaciones convenientes al efecto de recoger los restos del contralmirante Grau y una vez encontrados serán depositados en un mausoleo costeado por la nación.

Art.2° Concédese a la viuda e hijos del contralmirante Grau cincuenta mil soles y el sueldo íntegro como montepío de la clase en que ha fallecido.

Art.3° A las familias de los jefes, oficiales, tripulantes y guarnición que hayan muerto en el *Huáscar* se les concede por montepío el sueldo íntegro de la clase superior inmediata.

Art.4° Eríjase en la capital de la República un monumento en cuya parte superior se colocará la estatua del contralmirante Grau y en la base se inscribirá los hechos y glorias que ha realizado, lo mismo que los nombres de los demás jefes, oficiales, tripulantes y guarnición.

Art.5° Se concede una medalla a todos los que hayan sobrevivido y el ascenso efectivo de la clase inmediata superior.

Art.6° Se dará el nombre de *Contra-almirante Grau* al primer blindado que se obtenga, y en él pasarán revista todos los que perecieron como presentes en la "mansión de los héroes".

- Por Carlos Cudlipp y Tadeo Terry, el 18 de octubre:

"El Congreso etc.

Considerando:

Que los muchos oficiales del monitor *Huáscar* muertos gloriosamente en el heroico combate de Mejillones, dejan a sus familias en la miseria;

Que la mayor parte abandonaron magníficos destinos que les procuraban pingües sueldos, para ofrecer su vida en defensa de la patria, ha dado la ley siguiente:

Vótase en el Presupuesto General de la República la suma de 50,000 soles, que se distribuirán de la manera siguiente:

40,000 para las familias de los oficiales que han perecido en el glorioso combate de Mejillones.

10,000 para las familias de los maquinistas, marineros etc., que hayan fallecido en dicho combate".

- Por el congresista Pedro Pablo Chacaltana el 18 de octubre:

"El Congreso etc.
Considerando:
Que el segundo comandante del *Huáscar*, señor Elías Aguirre, y el teniente 2° Diego Ferré, ambos del Departamento de Lambayeque, sucumbieron heroicamente en el combate naval del 8 de octubre en cumplimiento de su deber, ha dado la ley siguiente:
1° Las viudas e hijos de dichos jefes, Aguirre y Ferré, gozarán de montepío íntegro por la clase superior en que fallecieron.
2° Eríjanse dos estatuas conmemorativas que representen a dichos jefes en la plaza principal de la capital del Departamento a que pertenecieron.
3° El Poder Ejecutivo dictará las órdenes necesarias para la erección de estos monumentos".

- El 13 de octubre por el congresista Armando Vélez

"El Congreso, etc.
Considerando:
Que oficialmente se sabe la muerte gloriosa del contralmirante de la marina nacional don Miguel Grau, que tan heroicos sacrificios hizo por sostener el honor y los derechos de la patria, y que es acreedor a que ella conserve su memoria y provea a su familia de una decorosa subsistencia,
Resuelve:
El contral-almirante don Miguel Grau pasará en la marina nacional revista de comisario como vice-almirante de ella, y al llamársele su nombre en ese acto, el jefe más caracterizado que se halle presente contestará: "Presente en la mansión de los héroes".
Se concede a la viuda y familia del inmortal Grau el haber íntegro de vice-almirante.
Se concede un ascenso íntegro a todos los tripulantes del *Huáscar* que concurrieron al heroico combate librado el 8 del presente mes con la escuadra chilena, y el respectivo total del haber correspondiente al ascenso se concede por montepío a las viudas, hijos o hermanas de los que hayan perecido en dicho combate.
En los colegios de ambos sexos se darán becas gratuitas para la educación de los hijos de las víctimas sacrificadas al cumplimiento del deber.
En adelante el buque de más poder de nuestra escuadra no llevará otro nombre que el de *Almirante Grau* .
Tan luego las circunstancias lo permitan se darán a la viuda o familia del contralmirante 100,000 soles juntos o parcialmente".

- Proyecto del 13 de octubre firmado por J.E. Villacorta, J.A. Obando, H. Souza y L. Zevallos:

"El Congreso etc.
Considerando:
1° Que el contralmirante Grau, que fue del monitor *Huáscar*, ha rendido heroicamente su existencia en el glorioso combate de Mejillones, elevando la honra y el crédito del pabellón nacional a una inmensa altura, dejando así satisfecho el orgullo patrio;
2° Que la República está en el deber de tributar a su memoria el homenaje que le es debido y premiar convenientemente el sacrificio que este bravo marino de la escuadra ha hecho de su existencia en aras de la patria;
Da la ley siguiente:
Art.1°.- Declárase motivo de duelo nacional el fallecimiento del contralmirante don Miguel Grau.
Art.2°.- La República vestirá de luto por ocho días en demostración del sentimiento nacional producido por este infausto acontecimiento.
Art.3°.- El Ejército y las dependencias de marina prolongarán el luto durante 30 días.
Art.4°.- El contralmirante don Miguel Grau pasará revista de presente perpetuamente en el buque de mayor poder que tenga la República, el cual llevará el nombre de *Huáscar*.
Art.5°.- Asígnase a la viuda del contralmirante Grau el montepío del haber íntegro de la clase superior inmediata en que ha fallecido, y reconócese en favor de su familia un crédito de 50,000 soles que se le entregarán terminada la guerra, percibiendo mientras tanto el interés anual de 4% desde la promulgación de la presente ley".

ANEXO F

Parte del primer maquinista del Huáscar*

A bordo del vapor *Copiapó*.- Al ancla, Antofagasta, octubre 10 de 1879
Señor teniente primero comandante accidental del monitor *Huáscar*
S.C.

En cumplimiento de mi deber, tengo el honor de poner en conocimiento de U., todo lo ocurrido en el departamento de la máquina durante el combate con los blindados chilenos y la goleta *Covadonga*, el 8 del presente.

A las 4h. a.m. recibí orden de ir a tomar fuerza con la máquina, porque algunos buques estaban a la vista; aumenté el andar a 60 revoluciones, teniendo 25 a 26 libras de vapor.

A las 5h. 40m. a.m. recibí orden del señor contra-almirante Grau para disminuir el andar. Desde esta hora hasta cerca de las 8.30 a.m., la máquina iba de 52 a 54 revoluciones por minuto.

El blindado *Cochrane* y dos buques más se avistaron por el norte cerca de las 7.30; pero a distancia que solo se veian los humos no muy claros; por eso el señor contra-almirante Grau, creyendo sin duda pasar claros sin aumentar el andar, no me dio orden para ello.

A las 8.30 a.m. me llamó el señor contra-almirante y me ordenó que fueran 3 o 4 revoluciones más; después de dar las órdenes necesarias subí a la cubierta para ver la posición de los buques enemigos, y vi en efecto que el blindado *Cochrane* nos ganaba, acercándose notablemente; volví a la máquina y di orden para hacer todo el vapor posible, teniendo ya bien seguras todas las válvulas de seguridad para dar mayor presión, y entonces tuvimos de 25 a 30 libras de vapor, lo que con 26 a 27 pulgadas de vacío, daba a la máquina de 60 a 63 revoluciones. Si el buque hubiera estado con sus fondos limpios, habría andado 12 o más millas en lugar de 11, que en mi concepto, es lo más que ha andado el buque.

La primera bomba que tuvo efecto en el departamento de la máquina, fue por el costado de babor, en mi camarote, rompiendo la lumbrera y echándola encima de los caballos (léase manivelas), así como también una porción de tornillos y pernos de blindaje, produciendo un incendio en dicho lugar. La segunda se llevó el cubichete de la máquina, arrojando encima de los caballos (léase manivelas) una lluvia de trozos de madera. La tercera vino

de popa por la cámara de oficiales, trayendo una gran cantidad de astillas y mamparos rotos de la máquina. La cuarta vino por el costado de estribor al centro del departamento, reventando dentro, rompiendo los camarotes de dicho lado y destruyendo todo el departamento; esta bomba dejó a algunos muertos e hirió a otros, entre los que se encontraban el Dr. Távara y el señor John Griffiths, capitán de la presa *Coquimbo*. En este momento la máquina estaba completamente cubierta de trozos de madera, fierro y camas. Gracias a la Providencia no hubo ninguna avería en la máquina; durante este tiempo todo el departamento estaba lleno de humo procedente del incendio ocasionado por las bombas. En la sala de fuegos no hubo material avería, pero el número de bombas que habían reventado en el interior de la chimenea, estaba llena de humo y de hollín, haciendo imposible ver los indicadores de vapor y de agua de las calderas. Como las cámaras estaban demolidas, fue necesario mandar abajo a los heridos; la mayor parte de ellos fueron puestos en la carbonera de proa. El capitán de fragata señor Carbajal fue conducido con dos o tres más, al pañol de la máquina. En este estado y viendo los oficiales que era imposible la salvación del buque, recibí orden personal y privada del alférez de fragata Ricardo Herrera, para abrir las válvulas y echar el buque a pique, cuya orden la ejecuté en el acto, con toda la actividad y deseos posibles, sacando todos los heridos de abajo. Después de esto tuve que parar la máquina para sacar las puertas (léase tapas) de los condensadores; pero no tuve tiempo suficiente para concluir de sacarlas, pues fuimos abordados y tomados prisioneros; en este momento el buque tenía 3 o 4 pies de agua en la sentina superior; en pocos momentos más iba a comenzar a entrar el agua por los agujeros de las bombas enemigas y el buque se hubiera ido violentamente a pique. Yo y el segundo ingeniero fuimos amenazados con revólver al pecho, diciéndonos que moviésemos las máquina y sacásemos el agua; nosotros rehusamos el hacerlo por ser prisioneros de guerra, pero nos dijeron que los ingenieros del *Rímac* habían sido forzados a entregar la máquina bien y que nosotros teníamos que hacerlo so pena de morir.

No concluiré sin manifestarle, que he tenido gran placer de ver el entusiasmo, valor y disciplina de mi gente: todos han cumplido con su deber hasta el último momento, particularmente el segundo ingeniero señor Thomas Hughes, a quien había encargado del cuidado de todos los maquinistas y de la gente de la parte de abajo, y no subió hasta que vio que el agua estaba cerca de las hornillas.

Es cuanto en verdad y justicia puedo decir, para los fines consiguientes

Dios guarde a Ud.

SAMUEL MACMAHON
1er. Ingeniero

• En *El Peruano*, lunes 3 de noviembre, 1879

ANEXO G

Parte del comandante accidental del Huáscar*

Comandancia accidental de monitor *Huáscar*
A bordo del vapor *Copiapó*,
Antofagasta, octubre 10 de 1879
Señor capitán de fragata don Melitón Carbajal
S.C.

Tengo el honor de poner en conocimiento de U., los hechos ocurridos a bordo del monitor *Huáscar* durante el combate que sostuvo con los blindados chilenos *Blanco Encalada*, *Cochrane* y la goleta *Covadonga*, el 8 del actual frente a punta Angamos, y después de la lamentable pérdida del señor contralmirante don Miguel Grau, de haber U. caido herido y muerto el 2do. comandante capitán de corbeta Elías Aguirre, el oficial del detall don Diego Ferré teniente 1ro., y el de igual clase don José Melitón Rodríguez.

En este momento el *Huáscar* se encontraba sin gobierno por tercera vez, pues las bombas enemigas penetrando por la bobadilla, habían roto los aparejos y cáncamos de la caña, lo mismo que los guardines de combate y varones de cadena del timón. Estas bombas al estallar ocasionaron por tres veces incendio en las cámaras del comandante y oficiales destruyéndolas completamente. Otra bomba había penetrado en la sección de la máquina por los camarotes de los maquinistas, produciendo un nuevo incendio y arrojando las mamparas sobre los caballos (léase manivelas), que pudieron continuar en movimiento por haberse aclarado con la debida actividad los destrozos que cayeron sobre ellos. También tuvimos otros dos incendios, uno bajo la torre del comandante y otro en el sollado de proa.

En este estado y siendo de todo punto imposible ofender al enemigo, resolví de acuerdo con los tres oficiales de guerra que quedábamos en combate, sumergir el buque, antes de que fuera presa del enemigo, y con tal intento mandé al alférez de fragata don Ricardo Herrera, para que en persona comunicara al primer maquinista la orden de abrir las válvulas, la cual fue ejecutada en el acto, habiendo sido para ello indispensable parar la máquina, según el informe que acompaño de dicho maquinista.

Eran las 11.10 a.m. cuando se suspendieron los fuegos del enemigo. El buque principiaba ya a hundirse por la popa, y habríamos conseguido su

completa sumersión, si la circunstancia de haber detenido el movimiento de la máquina no hubiera dado lugar a que llegaran al costado las embarcaciones arriadas por los buques enemigos, a cuya tripulación no nos fue posible rechazar por haber sido inutilizadas todas las armas que teníamos disponibles. Una vez a bordo los oficiales que las conducían, obligaron a los maquinistas, revólver en mano, a cerrar las válvulas cuando ya teníamos cuatro pies de agua en la sentina y esperabamos hundirnos de un momento a otro; procedieron activamente a apagar los varios incendios que aún continuaban, y nos obligaron a pasar a bordo de los blindados junto con los heridos.

El número de proyectiles que ha recibido el buque no se puede precisar, pues apenas ha habido sección que no haya sido destruida, haciendo imposible un examen detenido por la aglomeración de destrozos y el poco tiempo de que hemos podido disponer para ello.

Antes de concluir, creo de mi deber manifestar que todos los oficiales y tripulantes del buque se han distinguido por su entusiasmo, valor y serenidad en el cumplimiento de sus deberes.

Debo manifestar igualmente que cuando los oficiales y tripulación de los botes subieron a la cubierta del buque, se encontraron el pico caido por haberse roto la driza de cadena que lo sostenía, de manera que el pabellón que pendía de él y que había sido izado por segunda vez, se encontraba en la cubierta, cuya circunstancia hice notar al teniente 1ro. señor Toro del *Cochrane* y a otros oficiales cuyos nombres no recuerdo.

Todo lo que tengo el honor de poner en conocimiento de U. para los fines a que haya lugar.

Dios guarde a U.- S.C.

PEDRO GÁREZON

---

* En *El Peruano*, lunes 3 de noviembre, 1879

ANEXO H

*Parte del Mayor de Órdenes de la Primera División Naval peruana**

San Bernardo, octubre 16 de 1879
Señor contra-almirante Comandante General de las Baterías y Fuerzas de la plaza de Arica
Señor Comandante General:

El 30 del mes pasado, a las 4.50 a.m., zarpó de ese puerto el monitor *Huáscar* convoyando hasta el de Iquique al transporte *Rímac*, que conducía la división del mando del señor general Bustamante. Encontramos durante el trayecto al vapor de la carrera, frente al puerto de Mejillones y fondeamos en Iquique a las 4.20 p.m.

Inmediatamente se procedió al desembarque de la división y terminado éste, zarpamos a las 4 a.m. del 1ro. del corriente en compañía del *Rímac* y de la *Unión*, que había entrado al puerto en la tarde del día anterior.

Una hora después de acompañar al *Rímac* en su viaje al norte, el *Huáscar* y la *Unión* hicieron rumbo al O, y después de separarse algunas millas de la costa, se dirigieron al sur.

El 4 del presente a las 9h a.m., avistamos un vapor que navegaba para el norte, próximo a la costa; fuimos en su reconocimiento y resultó ser el *Chala* de la Compañía Inglesa.

Terminado el reconocimiento hicimos rumbo a Sarco y llegamos a éste a las 10h 30m. En dicha caleta se encontraba fondeado el bergantín-goleta *Coquimbo* con pabellón inglés; pero, registrados sus papeles se vino en conocimiento que anteriormente al estado actual de guerra, éste enarbolaba la bandera chilena y había obtenido del cónsul británico en Coquimbo, con fecha posterior a la declaratoria de guerra, el certificado provisional de registro para enarbolar el pabellón inglés.

Por estos motivos y continuando el buque en ejercicio del mismo tráfico que había tenido antes del cambio de pabellón, fue remitido al Callao al cargo del teniente 1ro. graduado Arnaldo Larrea, con dos aspirantes y siete individuos de tripulación, a fin de que en ese puerto se le someta al juicio de presa respectivo.

El capitán del buque y los individuos de tripulación fueron trasladados al *Huáscar* por vía de precaución.

A las 3h 30m. p.m., dejando el bergantín a la vela con rumbo a su destino, continuamos para el sur.

El 5 del presente a las 1.50 a.m., estuvimos en el fondeadero del puerto de Coquimbo y permanecimos en él una hora, sin que nuestra presencia fuese descubierta. Se hallaban allí fondeadas las fragatas de guerra norteamericana *Pensacola* y la corbeta de S.M.B. *Thetis*.

Después de este reconocimiento, salimos del puerto y nos dirigimos al sur haciendo rumbo a Tongoy, donde encontramos y reconocimos al *Cotopaxi* de la Compañía Inglesa, que en pocos momentos después se dirigió al sur.

A las 12h 30m. p.m. avistamos un vapor que atravesaba por la boca del puerto indicado y salimos en su demanda.

A las 1h 30m.p.m. nos comunicamos con él y resultó ser el vapor *Ilo* de la carrera que se dirigía al Norte.

Después de este reconocimiento permanecimos aguantados frente al puerto de Coquimbo con el objeto de hacer algunas reparaciones a la máquina del *Huáscar* y terminada dicha operación a las 5 p.m., navegamos algunas millas hacia el NO para separarnos de la costa y enseguida hicimos rumbo al Norte.

A las 9 a.m, del 7 del corriente, detuvimos otra vez nuestra marcha para hacer nuevas reparaciones en la máquina del *Huáscar* y tomar 300 sacos de carbón de la *Unión*, pues nos hallábamos escasos de combustible. Concluido el transbordo a la 1h 5m. p.m. continuamos nuestra derrota al Norte.

A las 10 p.m. del mismo día se avistó una luz por la proa; nos aproximamos a ella y teniéndola al costado media hora después, pudimos reconocer que era un vapor de la carrera que se dirigía al Sur.

A las 12 p.m. del 8 del que rige, divisamos las luces del puerto de Antogafasta e hicimos rumbo sobre ellas.

A la 1 a.m. arribamos al fondeadero y después de reconocerlo durante una hora, salimos de la bahía a reunirnos con la *Unión*, que había quedado en la boca del puerto, lo que conseguimos a las 3.15, y nos poníamos a rumbo para el Norte, cuando avistamos por la proa tres humos, nos acercamos lentamente a ellos para reconocerlos y comprendiendo que eran buques enemigos, entre los cuales se cambiaban señales, hicimos rumbo al SO para separarnos de la costa y de la dirección de ellos.

Al amanecer pudimos reconocer perfectamente el *Blanco Encalada*, la *Covadonga* y el *Matías Cousiño*, del primero de los cuales nos separaba una distancia como de seis millas.

El *Blanco* y la *Covadonga* nos siguieron en caza, habiéndose dirigido el *Matías Cousiño* para Antofagasta.

Puestas las máquinas a toda fuerza, el *Huáscar* con un andar de 10 y 3/4 millas, logró pronto hacer proa sucesivamente al Oeste y al Norte, quedando con su derrota libre hacia el lado; pero siendo perseguidos por los dos buques antes mencionados.

Así continuábamos, cuando a las 7.15 a.m. avistamos por el NO tres humos y pocos minutos después pudimos reconocer en ellos al *Cochrane*, la *O'Higgins* y el *Loa*, que hacían rumbo a cortar nuestra proa.

Se mandó entonces forzar la máquina para evitarlo, ganando camino hacia el norte antes de ser cortados.

La *Unión* que venía por nuestra cuadra de babor pasó a la de estribor y merced a su andar avanzó al Norte.

No sucedió así con el *Huáscar*, a pesar de los esfuerzos que se hicieron con tal objeto, de suerte que a las 9h 40m. a.m. siendo inevitable el encuentro, afianzamos nuestro pabellón disparando los cañones de la torre sobre el *Cochrane* a mil metros de distancia; el *Blanco* y la *Covadonga* venían a seis millas por nuestra popa; la *O'Higgins* y el *Loa* se dirigieron a cortar el paso a la *Unión*. El *Cochrane* no contestó inmediatamente nuestros disparos, sino que estrechó su distancia merced a que traía mejor andar que nosotros, de manera que solo cuando estuvo a 200 metros por babor hizo sus primeros disparos; perforó el blindaje del casco de la sección de la torre a un pie sobre la línea de agua y el proyectil estalló dentro de esta sección, sacando 12 hombres de combate; otro de ellos cortó el guardín de babor de la rueda de combate y nos obligó a gobernar con aparejos.

Como diez minutos después de haber recibido estas averías, sufrimos otra de mayor consideración. Un proyectil chocó en la torre del comandante, la perforó y estallando dentro hizo volar al contra-almirante señor Grau, que tenía el mando del buque, y dejó moribundo al teniente primero don Diego Ferré que le servía de ayudante.

Tomó entonces el mando el segundo comandante capitán de corbeta Elías Aguirre y bajo sus órdenes se continuó el combate cada vez más tenaz y sostenido.

Las dificultades del gobierno no permitían al *Huáscar* mantener una dirección constante, de manera que solo aprovechaba parte del andar que le producía la máquina; esto fue causa de que el *Blanco* y la *Covadonga* llegasen a estrechar su distancia hasta ponerse a 200 metros por la aleta de estribor.

En esta situación, no contando ya el *Huáscar* con la ventaja de su andar y encerrado entre los blindados, a la par que dirigió sus fuegos sobre el *Blanco*, viró para embestirlo con el espolón, ataque que fue prontamente evadido y que dejaba el buque a merced de las buenas punterías de los blindados y aún de la *Covadonga*.

En estas circunstancias, el que suscribe, que se encontraba al costado del cañón derecho de la torre, fue herido por los destellos de una bomba que penetró en la torre y estalló dentro de ella, e imposibilitado para continuar apreciando por sí mismo las demás circunstancias del combate, fue conducido a la sección de la máquina, donde se le prodigaron las atenciones que su estado exigían.

El parte adjunto del teniente 1° don Pedro Gárezon, en quien recayó por ordenanza el mando del buque, a consecuencia de la muerte del segundo comandante Aguirre y del estado en que se encontraba el que suscribe, dará a usted los detalles de la manera como llegó a su fin este reñido y desigual combate.

El *Huáscar* cayó en poder del enemigo cuando no le fue posible ya con-

tinuar su resistencia, inutilizados sus cañones, roto su timón y diezmada su tripulación.

Pero como último recurso se abrieron completamente las válvulas para sumergir al buque y se hubiera conseguido este resultado, si al llegar al costado del *Huáscar* las embarcaciones del enemigo hubiera sido posible resistirlo de algún modo.

No siendo esto así, sus tripulantes tomaron posesión del buque, detuvieron su sumersión cuando ya tenía cuatro pies de agua en sus fondos; extinguieron algunos incendios que aún se conservaban a proa y popa del buque y finalmente lo condujeron a Mejillones, no sin dificultades, favorecidos por la tranquilidad en que se hallaba la mar.

Todos los tripulantes que, heridos en su mayor parte sobrevivían, fueron tomados prisioneros y transbordados a los blindados, donde se les prodigó la más exquisita consideración y asistencia.

Antes de terminar, séame permitido expresar a U.S. el profundo sentimiento que ha causado en los oficiales y demás tripulantes del monitor *Huáscar*, la irreparable muerte del valiente contra-almirante don Miguel Grau y de sus dignos subordinados, el capitán de corbeta Elías Aguirre y los tenientes primeros don Diego Ferré y don Melitón Rodríguez, a quienes he tenido ocasión de ver desaparecer cumpliendo hasta el último con su deber; y recomendar asimismo, a la consideración de U.S. el valor, entusiasmo y serenidad que durante este desigual combate ha distinguido a los oficiales y demás tripulantes del *Huáscar*.

Adjunto encontrará U.S. la lista de presentes a bordo durante el combate, igualmente que la de los muertos y heridos.

En el puerto de Mejillones quedaron el teniente 2° don Enrique Palacios, el cirujano mayor don Santiago Távara y varios de la tripulación, que por el mal estado de sus heridas, no ha sido posible trasladarlos a este lugar.

Los demás heridos se encuentran en Valparaíso, en Santiago y en esta población, conforme al estado de su gravedad.

Todo lo que tengo el honor de poner en conocimiento de U.S. a fin de que por su digno órgano, llegué al excelentísimo señor general supremo director de la guerra.

Dios guarde a U.S., señor Comandante General

S.C.G.

MANUEL MELITÓN CARBAJAL

* En *El Peruano*, lunes 3 de noviembre, 1879

ANEXO I

*Parte del Comandante General de la Segunda División Naval Peruana**

Comandancia General de la Segunda División Naval
A bordo de la *Unión*, al ancla
Arica, octubre 9 de 1879
Excelentísimo señor general director de la guerra:

Al fondear en este puerto en la corbeta *Unión* de la división de mi mando, cumplo con el deber de dar parte a V.E. de los acontecimientos que han tenido lugar desde nuestra salida de Arica el 30 del pasado en convoy con el monitor *Huáscar* y a las órdenes del contra-almirante Grau.

Habiéndonos reunido ese mismo día en Iquique, después de dejar allí a la división que condujo el transporte *Rímac*, zarpamos el *Huáscar* y la *Unión* en convoy hacia el sur. El 4 recalamos sobre la costa de Chile y después de apresar la goleta *Coquimbo* en Sarco, nos hicimos nuevamente a la mar. En la noche penetramos ambos buques al puerto de Coquimbo, reconocimos su fondeadero, muy inmediatos a los buques surtos en la bahía y volvimos a salir sin la menor novedad.

Por la mañana del 5, entramos asimismo a la rada de Tongoy. Aquí resolvió el contra-almirante Grau que regresáramos al Norte, pero tocando previamente en ciertos lugares acordados.

Habiéndonos dirigido con el convoy sobre la ensenada de Antofagasta, avistamos las luces de este puerto a la 1h 35m. a.m. del 8. El *Huáscar* se acercó a practicar un reconocimiento y la *Unión*, después de aguantarse largo rato sobre su máquina, puso rumbo a la punta de Tetas, donde tenia instrucciones de esperar al *Huáscar*.

Éste no se hizo aguardar, y a las 3 hs. 30 ms. a.m., se cambiaron entre ambos buques las señales que teníamos para el caso.

Navegábamos (ya) hacia el norte a dos o tres millas de tierra, teniendo el morro Moreno por la cuadra, cuando el *Huáscar*, cuyas aguas seguíamos desvió rápidamente su rumbo sobre el O y luego al S.O., haciéndonos al mismo tiempo la señal de "buques enemigos". En efecto el humo de cuatro (sic) vapores se veía distintamente un poco al norte, muy cerca de tierra y próximos a nosotros.

Eran las 4h. 30m. a.m., y aunque la luna se hallaba fuera, el tiempo estaba

brumoso como sucede de ordinario al amanecer en estas costas. El viento soplaba fresco del sur, y como esto era desfavorable a la marcha del *Huáscar*, nos interpusimos con la *Unión* entre el monitor y los enemigos, quienes teniéndonos mas inmediatos y avistando solo nuestro humo, gobernaron en nuestra persecución,

Así logramos, aumentando progresivamente de andar, llevarlos más al sur, mientras el *Huáscar* fue rondando su rumbo al norte, que era el más favorable a su marcha.

A las 5 hs 30 ms. a.m. había aclarado completamente, y entonces pudimos observar que nuestros perseguidores era una división chilena compuesta de un blindado y tres (sic) vapores más. Luego que éstos reconocieron al *Huáscar*, que ya se encontraba como a tres millas al norte, gobernaron todos en su demanda. La *Unión* pasó a colocarse entre el *Huáscar* y los enemigos, conservando de éstos una distancia de cinco a siete mil metros. Observaciones repetidas nos hacían conocer que el *Huáscar* aumentaba, aunque lentamente, la distancia respectiva.

Así continuó todo hasta las 7 hs. 20 ms. a.m., hora en que el vigía dio la voz de tres humos por el N.O. Poco después se reconocieron tres vapores que componían una segunda división encabezada por el otro blindado chileno. Desde este momento nuestra situación se hizo muy delicada. El paso del N ½ N.E. al E. se hallaba cerrado por la costa inmediata que nos demoraba a ese lado, el de N.N.O. al O. por la nueva división y el del Sur por la primera que nos perseguía. No quedaba, pues, otro recurso que forzar a todo andar el paso por el Norte. Desgraciadamente los buques que venían del N.O. estaban muy inmediatos y el blindado de su frente ganaba notablemente distancia.

El *Huáscar* que maniobraba con extraordinaria habilidad y rapidez, procuraba aprovechar para el Norte cuanto le era posible en su proximidad a tierra; pero la distancia del enemigo decrecía hasta cuatro mil metros más o menos. En estos momentos, 8 hs. 30 ms. a.m. el *Huáscar* ya no tenía salida, puso violentamente la proa sobre tierra frente al morro de Mejillones de Bolivia. La *Unión* con mayor andar entonces, pudo franquearse siguiendo al Norte el rumbo que traíamos. Luego que el *Huáscar* estuvo cerca de la playa se atravesó al blindado, que no cesó de acercarse más y más y rompió sus fuegos.

El *Huáscar*, con un arrojo indescriptible y que será siempre el título mas honroso del contra-almirante Grau, se lanzó al espolón sobre su formidable contendor, que parece evitó el golpe, debido a lo fácil de sus movimientos por la doble hélice. La otra división llegaba y el segundo blindado tomaba parte en el ataque contra el *Huáscar*. Mientras tanto, las corbetas y buques ligeros que venían escalonados según su andar, perseguían a la *Unión*, destacándose tres (sic) de entre ellos al parecer la *O'Higgins*, el *Loa* y otro que para forzar su andar largó velas y quedó algo atrasado. Esta persecución que nos iba alejando del *Huáscar*, nos permitió distinguir únicamente durante poco mas de una hora el vigor y ligereza con que nuestro monitor estrechado por fuerzas tan superiores, acometía a los enemigos.

ANEXO I

Los buques que nos perseguían continuaron haciéndolo durante el día con todo empeño, llegando a disminuir en algunas horas la distancia hasta 3,200 metros. La gravedad de los sucesos que tenían lugar me decidió a convocar una junta de guerra compuesta del comandante de la corbeta *Unión* capitán de navío don Nicolás F. Portal, 2do. y 3ro. de ella, capitanes de corbeta don Juan Salaverry y don Emilio A. Benavides, del mayor de órdenes de la division, capitán de fragata don Gregorio Pérez y del teniente coronel de la columna Constitución, don Leopoldo Flores Guerra. De su acuerdo unánime resultó que si alguno de los enemigos llegaba a estar a tiro de cañón, presentaríamos el costado para darle combate, aun cuando tal maniobra reuniese, como tenía que suceder, a tres o cuatro (sic) de los buques que venían por el Sur; pero si esto no ocurria, debíamos continuar sin alteración nuestra derrota que ya había sacado a la corbeta del centro de toda la escuadra enemiga. Así se verificó y hasta el anochecer se veían los humos de tres (sic) vapores enemigos por la popa de la *Unión*, a distancia de 8 a 10,000 metros.

Con sucesos tan infaustos acabamos de fondear en este puerto, donde espero las órdenes de V.E.

Dios guarde a V. E.

(Firmado)
AURELIO GARCÍA Y GARCÍA

* En *Boletín de la Guerra del Pacífico*, 1879, p. 442

ANEXO J

*Parte del Comandante en Jefe de la Escuadra Chilena**

Comandancia en Jefe de la Escuadra
Antofagasta, octubre 10 de 1879
Señor Comandante Jeneral:

Después de mi arribo a Mejillones de Chile, de que dí cuenta a US. en nota de hoy, relatando el resultado de mi expedición sobre Arica, me ocupé activamente en hacer tomar carbón a los buques de la escuadra para marchar con ella al Sur. Indicábame esta marcha la repetición de telegramas tanto del supremo Gobierno como del señor Ministro de la Guerra en Antofagasta, en los que se establecía el hecho indudable de que las naves de guerra peruanas hostilizaban las costas de Chile.

Acordé con los señores comandantes de los buques, salir de aquel puerto en altas horas de la noche, con la escuadra en dos divisiones. Una formada por las naves de mas lento andar, que marcharía a vista de tierra inspeccionando las caletas y cualesquiera abrigos de la costa en donde pudiera hallarse en acecho el enemigo, y otra de naves ligeras, que iría detrás de 20 a 25 millas, más o menos, lejos de tierra.

Esa combinación no llegó a realizarse a causa de un telegrama del señor Ministro de la Guerra en el que ordenaba directamente al comandante del blindado *Cochrane* que se mantuviera durante esa noche, i hasta las 12 hs. m. del siguiente día, cruzando con la *O'Higgins* y el *Loa* a la altura de Mejillones de Chile. El *Blanco Encalada*, la *Covadonga* y el transporte *Matías Cousiño*, debían marchar hacia el Sur y cruzar durante la noche no lejos del puerto de Antofagasta.

En cumplimiento de esas órdenes zarpé de Mejillones con los buques nombrados a las 10 hs. p.m. del día 7 y marché a la vista de la costa y con rumbo al Sur.

Como a las 3 hs. 30 ms. a.m. del día 8, y a la altura de punta Tetas, la guardia del *Blanco Encalada* avistó por la proa dos humos de vapores que parecían salir de la costa, como a reconocer a los que marchaban bajo mi mando. La distancia a que se presentaban esas naves era como de cinco millas.

Ordené gobernar inmediatamente sobre los buques avistados, los que comenzaron a alejarse tan pronto como me dirijí sobre ellos. Esta circunstancia me hizo comprender que me hallaba en presencia de las naves enemigas, y

poco más tarde, la claridad del día me trajo la convicción de que el *Huáscar* y la *Unión* huían del *Blanco Encalada*.

La caza estaba empeñada. A pesar del mal estado de los calderos del *Blanco*, ordené dar a la máquina toda su fuerza y seguir rumbo directo sobre el enemigo. Comprendí muy bien, visto el andar de las naves perseguidas, que serían inútiles mis esfuerzos si no acontecía, como lo esperaba confiadamente, que el resto de las naves de la escuadra chilena saliese al paso y contuviese al enemigo en su huída. Para esperarlo, recordaba que el comandante del *Cochrane* debía a esas horas cruzar como a 20 millas al Oeste de la punta Angamos.

El enemigo huía delante del blindado chileno, a veces inclinando su rumbo hacia el Oeste, a veces acercándose a tierra; pero siempre en dirección del Norte. El superior andar de sus naves, aumentaba por momentos la distancia que nos separaba. Mi deber era, sin embargo, continuar sin descanso la persecución, como el mejor medio de llevar al enemigo hacia un combate inevitable, esperando que al fin se presentase el crucero de Mejillones.

Como a las 7 hs. a.m., se avistaron hacia el N.O. humos de vapor. Momentos después, pudo adquirirse la certeza de que se presentaban nuestras naves esperadas y de que emprendían, por su parte, la caza al enemigo.

Las naves peruanas reconociendo el peligro que las rodeaba, forzaron sus máquinas y continuaron huyendo hacia el Norte, pero no lejos de la costa. Entre los buques enemigos y nuestros blindados mediaria en esos momentos una distancia como de 6,000 a 8,000 metros. La *Unión*, como de mayor andar, aumentaba visiblemente esa distancia. En la caza de esta nave se empeñaron la corbeta *O'Higgins* y el vapor *Loa*, alejándose rápidamente del resto de la escuadra. Los blindados siguieron a toda fuerza sobre el *Huáscar*.

El *Cochrane*, dando la mayor presión posible a su máquina, comenzó notablemente a estrechar la distancia que lo separaba del monitor peruano. Este, con supremos esfuerzos, procuró buscar una escapada hacia el Norte, pero el blindado chileno ganaba sobre él, cortándole el paso, y se veía que no estaba distante el momento en que, siendo imposible la huída, debia realizarse el combate.

A las 8 hs. 40 ms. a.m., el *Cochrane* se hallaba como a 8,000 metros de distancia del *Huáscar*. A las 9 hs. 15 ms., el *Huáscar*, siempre huyendo, disparó sobre el *Cochrane* sus primeros cañonazos. Nuestro blindado no contestó. Con una serenidad digna de elogio, su comandante no se preocupó del fuego del enemigo; siguió avanzando sobre él, a fin de que los disparos del *Cochrane* fuesen mas certeros y terribles.

El combate, pocos momentos después, se empeñó con nutrido fuego de cañón de una y otra nave.

El *Blanco*, mientras tanto, avanzaba sobre el enemigo. El *Huáscar*, después de sostenido cañoneo con el *Cochrane*, dirijió su proa hacia el *Blanco*, haciendo algunos disparos sobre este blindado, que fueron inmediatamente contestados.

Hubo un instante en que dejó de verse izada la bandera del *Huáscar*, y

se creyó concluido el combate; pero la bandera peruana volvió a levantarse en la nave enemiga, y la lucha continuó.

Las distancias se acortaron de tal manera que se creyó llegado el momento de emplear el espolón, evitando el del buque contrario. Hubo un instante en que el *Huáscar* pasó como a 25 metros de distancia del *Blanco*, disparando sus cañones y haciendo nutrido fuego con las ametralladoras de sus cofas.

El *Cochrane*, alejado por algun trecho del *Huáscar* por el movimiento que este monitor hizo sobre el *Blanco*, volvió otra vez sobre él y maniobrando con oportuna destreza, colocó al enemigo entre dos fuegos. En esos momentos, el *Huáscar*, bajo una lluvia de proyectiles de nuestros blindados, se vio obligado a rendirse.

Casi al terminar el combate llegó la *Covadonga* a tiro de cañón, y alcanzó a disparar uno de sus proyectiles sobre el enemigo.

Pudo observarse ya que había entrado la desmoralización en la tripulación de la nave peruana. A pesar de que su máquina seguía funcionando, como intentando todavía escapar, se veía que desde sus bordas se arrojaban al agua algunos de sus tripulantes.

En esas circunstancias hice cesar el fuego y me ocupé en ordenar que se arriasen los botes de las naves más próximas para llevar oportuno auxilio a los náufragos. Desde el *Blanco Encalada*, uno de sus botes al mando del Mayor de Órdenes de la escuadra, se dirijió al *Huáscar* para tomar allí a los señores jefes de aquel blindado. Momentos despues volvía ese bote a bordo, trayendo la triste noticia de que el comandante Grau había muerto arrebatado por un proyectil. Su cadáver había desaparecido. Poco después de esa muerte sucumbieron también dos jefes más que lo habían reemplazado.

La muerte del contra-almirante peruano, don Miguel Grau, ha sido, señor comandante jeneral, muy sentida en esta escuadra, cuyos jefes y oficiales hacían amplia justicia al patriotismo y al valor de aquel notable marino.

Me ocupé enseguida en prestar atención preferente al trasbordo y cuidado de heridos y prisioneros; coloqué guarnición chilena a bordo del buque rendido y lo envié inmediatamente a Mejillones de Chile.

El triunfo obtenido en la proximidad de ese puerto ha debilitado inmensamente las fuerzas marítimas del enemigo y ha dado a la República un excelente buque de guerra. Habiendo quedado su máquina en perfecto estado, puede ese buque con algunas reparaciones, volver a entrar en combate enarbolando la bandera nacional. A mas de esa valiosa adquisición, tenemos en nuestro poder 28 prisioneros entre jefes y oficiales y un número de mas de 100 individuos de tripulación.

Este resultado se ha obtenido con pocos sacrificios. El *Cochrane* recibió dos proyectiles enemigos, que no dañaron ninguna parte vital del buque. Su tripulación segun parte del comandante, tuvo 10 heridos, de los cuales solo uno ha fallecido, quedando otro de alguna gravedad, y el resto con heridas leves. El *Blanco Encalada* no tuvo en el combate, ni pérdida ni deterioro alguno.

ANEXO J

La conducta de los señores jefes, oficiales y tripulación de los buques que rindieron al *Huáscar*, ha sido digna de todo...

Cuando se ven los destrozos que nuestros proyectiles hicieron en la nave enemiga, se comprende que los combatientes de los buques chilenos debieron tener durante el combate, igual serenidad que en un tiro al blanco.

En comunicaciones separadas elevaré al conocimiento de US. los estados nominativos de los prisioneros de guerra capturados en el *Huáscar*, el número de muertos y heridos y los partes respectivos de los señores comandantes de los buques de mi mando, que tomaron parte en este hecho de armas.

Debo, sí, antes de concluir, agregar que la *O'Higgins* y el vapor *Loa*, que se alejaron persiguiendo a la *Unión*, dieron la caza hasta la altura del río Loa. Viendo la imposibilidad de alcanzarla, suspendieron la persecusión; ya entrada la tarde, hicieron proa al Sur y volvieron a Mejillones de Chile, donde fondearon a las 9 hs. a.m. del día 9.

Dios guarde a US.

GALVARINO RIVEROS

Al señor Comandante Jeneral de Marina

---

* En *Boletín de la Guerra del Pacífico*, pp. 367-368

ANEXO K

Parte del comandante del Cochrane

Comandancia del buque *Almirante Cochrane*
Núm. 56* N° 86**
Mejillones, octubre 8 de 1879

Anoche, momentos después de que dejara V.S. este puerto, el señor Ministro de Marina me ordenaba por telégrafo zarpar del fondeadero, y navegando en conserva con los buques *O'Higgins* y *Loa*, nos estableciéramos de crucero en el paralelo de punta Angamos y a veinte millas distante de la tierra más cercana.

Para cumplir debidamente estas instrucciones, salimos de Mejillones a la medianoche, alcanzando a las 4 a.m. de hoi al punto preciso de nuestra estadía.

Al aclarar el día se avistó un humo que nos demoraba S.S.E., y sucesivamente un segundo cercano al primero; ambos, por lo visible que se iban haciendo, los supuse de buques sospechosos, y en previsión de que fuesen enemigos, ordené desde luego levantar la mayor presión posible. Momentos después, nuevos humos que aparecían en la misma dirección, no me dejaban duda alguna que los buques *Blanco* y *Covadonga* perseguían en su retirada al Norte a los de la marina peruana *Huáscar* y *Unión*. Incontinenti ordené forzar las máquinas, gobernando a la vez rectamente sobre punta Angamos, donde creía poder cortarles su derrota, obligándolos a empeñar el combate.

Apercibidos de nuestra maniobra, el enemigo, que al principio se mantuvo a rumbo, seguro a la superioridad de su marcha, comenzó a dar muestras de sorpresa una vez descubierto su error. Después de cambiar dos o tres veces la derrota, la *Unión*, destruyendo el convoy, enmendó su proa al Norte, y siguió esa dirección a todo vapor, en tanto que el *Huáscar*, al parecer, se disponía a aceptar el combate.

En el acto, por medio de señales, ordené al señor comandante de la *O'Higgins* que emprendiera la persecución de la corbeta, y lo propio enseguida al del *Loa*.

Persistiendo por mi parte en la maniobra que había emprendido, reconocía, al estar a 3,200 metros del monitor peruano, que éste me presentaba sus cañones abiertos tres cuartos de nuestra proa, por estribor. Esto no obstante, proseguí a cortarle su rumbo en la convicción que buscaba oportunidad de escapar. Eran entonces las 9hs 20ms. a.m.

Al sentir pasar dos proyectiles por sobre nuestra borda, goberné directamente hacia el monitor, juzgando que este movimiento, a la vez que disminuía la distancia, amenazando al enemigo con el espolón, le obligaría a colocarse en una situación desventajosa, por cuanto debía venirse sobre el *Cochrane*, o caer sobre estribor, presentando aquella parte de su buque hacia la cual, según informes, no podía dirijir la boca de sus cañones por defectos en su torre.

El *Huáscar*, a la distancia indicada, abrió sus fuegos, a los que solo contesté una vez colocado a 2,200 metros, la que, por la dirección que seguíamos comenzó a disminuir.

El enemigo continuando sus disparos cayó sobre estribor, lo que me hizo gobernar paralelamente a él para continuar el combate en estos términos, hasta que se llegó a estrechar la distancia a 450 metros.

A las 10h. 10m. a.m. el *Huáscar* arrió la única bandera que izaba al pico del palo mayor; pero como el buque durante más de dos minutos no detuviera su marcha, juzgué que la insignia habría caído; y, en consecuencia, ordené continuar el fuego. Al sentir estos disparos, se izó de nuevo la bandera a bordo del monitor y prosiguió paralelo con el *Cochrane* la peligrosa maniobra de jirar sobre estribor, que solo me la pude explicar por alguna avería en la torre o en su timón.

A ese movimiento cerré la caña a babor para espolonear, sin disminuir sin embargo, el andar de la hélice de estribor, porque, si bien con esto conseguiría aumentar la rapidez de la caída, disminuía la marcha, que era sobretodo lo que nos importaba mucho conservar, atendida la del enemigo.

El *Huáscar* pudo pasar libremente por nuestra proa; pero este movimiento lo echó sobre el *Blanco*, que en ese momento avanzaba con ligereza hacia nosotros. Eran a la sazón las 10 hs. 25 ms. a.m.

El *Blanco*, en su rápido ataque sobre el monitor, se interpuso entre él y nuestro buque, de tal manera que hubimos de jirar sobre babor y el *Blanco* sobre estribor, motivando así que la distancia entre el *Huáscar* y el *Cochrane* se aumentara de 200 metros a que estaba a 1,200. Ordené entonces forzar cuanto era posible nuestras máquinas, a la vez que el *Huáscar*, desesperando talvez de escapar a las fuerzas que ahora lo combatían, describió un arco de círculo y puso resueltamente proa al *Cochrane*. En el acto imité la maniobra del monitor, lo que visto por éste cerró su caña a estribor, alcanzando su popa a pasar franca de nuestro espolón cinco metros distante. Se aprovechó esta circunstancia para disparar una de nuestras piezas con puntería por depresión.

Como el *Huáscar* continuara girando sobre estribor, el *Blanco*, que más atrás que nosotros hacía el mismo rumbo que anteriormente el *Cochrane*, aprovechó el momento para tambien espolonearlo, operación que todavía, una vez más, intentamos sucesivamente ambos blindados, pero sin alcanzar el objeto propuesto. Mientras tenían lugar estos movimientos nuestros fuegos continuaban, viéndose por fin el enemigo obligado a enderezar su proa al norte y rendirse enseguida, habiendo arriado definitivamente su bandera a las 10 hs. 55 ms. a.m., terminándose así este combate después de una resistencia tenaz y vigorosa.

Los proyectiles gastados por el *Cochrane* durante el combate se estampan a continuación:

45	granadas	Pelliser (sic) de 9 pulgadas
12	id.	de segmento de 20 libras
4	id.	dobles de 7 libras
12	id.	Shrapnell de 7 libras
560	cápsulas	de ametralladora
1000	id.	de rifle

Nuestras punterías en general fueron correctas y desastrosos su efectos, tanto entre los tripulantes del monitor como en su casco, según hemos podido apreciar enseguida; en cambio las del *Huáscar*, a pesar de su buena dirección, casi siempre pasaban altas, alcanzándonos en el caso solo cinco de sus proyectiles de a 300: uno en el blindaje de la batería, aflojando los pernos de la plancha respectiva por efecto de la concusión; otro en la aleta de estribor que destrozó el camarote del Comandante, parte de la sala de armas, botica, cubichete de la máquina, pañol del piloto, yendo a salir por el lado opuesto; un tercero que perforó la proa a estribor, metro y medio sobre la línea de agua y destrozó las cocinas, bita de babor de proa y otras averías pequeñas; el cuarto cerca de la línea de agua, debajo del portalón de estribor, que no causó ningún daño por venir en direccion muy oblicua, y finalmente, el quinto que se llevó el pescante de la gata de babor.

El fuego de ametralladora de la cofa del *Huáscar* nos cortó casi toda la maniobra de babor, perforó en varias partes la chimenea, como asimismo el blindaje de las cofas, quebró algunos vidrios de cubichete y atravesaron también algunos botes.

Las bajas experimentadas en nuestra tripulación son las siguientes:

Herrero 1ro.: Pedro Espinosa, herido gravemente por astillazos en la pierna y muslo derecho.

Grumete: Domingo Johnson, herido gravemente por balas de ametralladora en el estómago y pierna.

Calafate: José M. Villareal, gravemente herido por astillazos en la cabeza y pierna derecha.

Carbonero: Vicente Díaz, herido gravemente por astillazos en la cara y pierna derecha

Soldado: Custodio Segura, (herido) gravemente por bala de ametralladora en la pierna izquierda.

Soldado: José M. Jofré, (herido) gravemente por bala de ametralladora en la rodilla derecha.

Carbonero: José R. Morales, (herido) levemente en la cabeza por astillazos

En oficio aparte daré cuenta a V.S. del comportamiento observado por los señores jefes, oficiales y tripulantes del buque de mi mando. Por el momento me limito a anticipar a V.S. que, en jeneral, la conducta de mis subordinados ha sido digna de los mayores elogios.

Dios guarde a V. S.

J.J. LATORRE

Al señor Comandante en Jefe de la Escuadra

---

* En Pascual Ahumada Moreno, 1884, Tomo I, Capítulo Noveno, pp. 492-493

** En Folleto de G. Riveros, 1882, p. 74

ANEXO L

Parte del comandante de la O'Higgins*

Mejillones, octubre 9 de 1879

Doy cuenta a US. que en la mañana de ayer, a las seis y media, se avistaron humos que reconocidos por el vapor *Loa* resultaron ser del enemigo. Inmediatamente se gobernó sobre ellos de manera a impedirles se fueran hacia el O; a las siete y media se reconoció que los humos avistados pertenecían a los buques enemigos *Huáscar* y *Unión*. En convoy con el *Cochrane* marchamos a cortarles la proa, gobernando en esos momentos del E hacia el N gradualmente.

A las ocho recibimos orden del comandante del *Cochrane* de empeñar combate con la *Unión*; seguimos entonces, como desde el principio, gobernando a cortarle la proa al enemigo; pero éste, desde el primer momento, nos mantuvo una distancia de cinco mil metros sin aumentarla, quizás para conocer nuestro andar y observar las peripecias del combate que se había trabado entre el *Cochrane* y el *Huáscar*.

En la convicción de que la *Unión* empeñara combate con nuestro buque y en cumplimiento de la orden que por señales recibí del *Cochrane*, continué la caza y a las doce, distante del enemigo diez mil metros y teniendo al vapor *Loa* por nuestro costado, le ordené aumentar su andar hasta llegar a dos mil metros del enemigo y le disparara con su cañón de caza, creyendo que con esta medida la *Unión* detuviera su andar y nos diera tiempo para atacarla. La *Unión* apesar de cinco disparos que le hizo el *Loa*, continuó avante, sin responder con sus cañones.

Llegada la tarde y convencido por la distancia de ocho mil metros que nos separaba de la *Unión* que era inútil continuar la caza, a las siete de la noche, estando a la altura de la desembocadura del río Loa, hice rumbo a este puerto, donde he fondeado a las nueve y media de la mañana de hoy.

Dios guarde a US.

J. MONTT

Al Comandante en Jefe de la escuadra
Es copia conforme

LUIS A. CASTILLO,
Mayor de Órdenes

* En *Boletín de la Guerra del Pacífico*, pp. 368-369

ANEXO M

Parte del comandante del Loa*

Mejillones, octubre 9 de 1879
Señor comandante en jefe:

Cumpliendo con las instrucciones verbales que se me impartieron, zarpamos de Mejillones a las 6 hs. 15 ms. a.m. del día 7 (sic), en convoy con el *Cochrane* y la *O'Higgins* y navegamos hasta las 5.10 de la mañana del día siguiente, hora en que la punta Angamos nos demoraba al E 1/4 S, distante 21 millas. Tratábamos de mantenernos con la proa al Sur, cuando a las 6.15 a.m. recibí aviso de avistarse en esa dirección vapores, lo que en el acto puse en conocimiento del comandante del *Cochrane*, dirijiéndome a la vez en demanda de ellos.

A las 6 hs. 30 ms. disparé dos cañonazos de alarma anunciando al *Cochrane* y la *O'Higgins* la presencia del enemigo. Acababa de cerciorarme que los buques peruanos *Huáscar* y *Unión* eran perseguidos por el *Blanco*, que traía en pos al *Covadonga* y *Matías Cousiño*.

Para completar el círculo que debía encerrar a las naves peruanas, pasé a tomar colocación por la cuadra del *Blanco*, mientras la *O'Higgins* se colocaba al lado del *Cochrane* y en la posición conveniente para coadyuvar al mismo fin.

Como a las 9 hs. notásemos que la *Unión* se separaba del *Huáscar* y se dirigía al norte a todo vapor, nos lanzamos en su persecución precedidos a 8 millas por la *O'Higgins*.

Pasando de tres a cuatro mil metros del *Huáscar* nuestro blindado, pudimos ser testigos de todos los incidentes del glorioso combate que terminó con la captura de aquel monitor.

Nuestra rápida marcha nos permitió pasar y dejar atrás a la *O'Higgins*, que a las 2 hs. 30 ms. se hallaba de 10 a 12 millas al Sur. En ese momento la *Unión* distaba cuatro mil metros de nosotros.

Creyendo que algunos disparos hechos al buque perseguido lo detendrían en su marcha para contestarme, le lancé tres granadas de a 70 y una de a 150 que no lograron dar en el casco enemigo.

Vista la inutilidad de mis esfuerzos para estrechar la distancia con más rapidez y que la *O'Higgins* quedaba más y más atrás, creí lo más conveniente esperar nuestra corbeta para consultar con su comandante el partido que debíamos tomar.

ANEXO M

A las 7 hs. 15 ms. cuando ya oscurecía, volvimos para el Sur y navegamos hacia punta Angamos. En la mañana del día de hoy nos pusimos al costado del *Cochrane* y a las 9 hs. 10 ms. largamos el ancla en este puerto.

Inútil me parece hablar a US. del entusiasmo que la oficialidad y tripulación del vapor *Loa*, buque de mi mando, manifestó mientras perseguíamos la corbeta peruana que logró escaparse gracias a su rápido andar.

Terminaré rogando a US. se sirva aceptar las felicitaciones que en nombre de toda la oficialidad y tripulación del *Loa* y en el mío propio, envío a US. por el triunfo alcanzado por los buques colocados al mando de US. en el memorable combate de Mejillones.

Dios guarde a US.

JAVIER MOLINA

LUIS A. CASTILLO,
Mayor de Órdenes

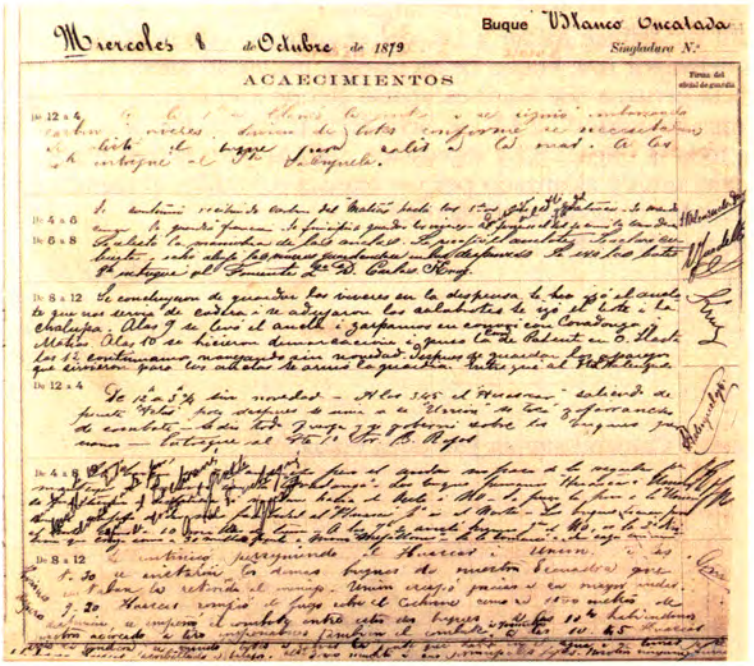
Al señor Comandante en Jefe de la escuadra

* En *Boletín de la Guerra del Pacífico*, 1879, p. 3

ANEXO N

Reproducción del Diario de Bitácora *del* Blanco Encalada, *que cubre los acaecimientos desde el zarpe de Mejillones hasta el fin del combate de Angamos y horas subsiguientes*

N° 1



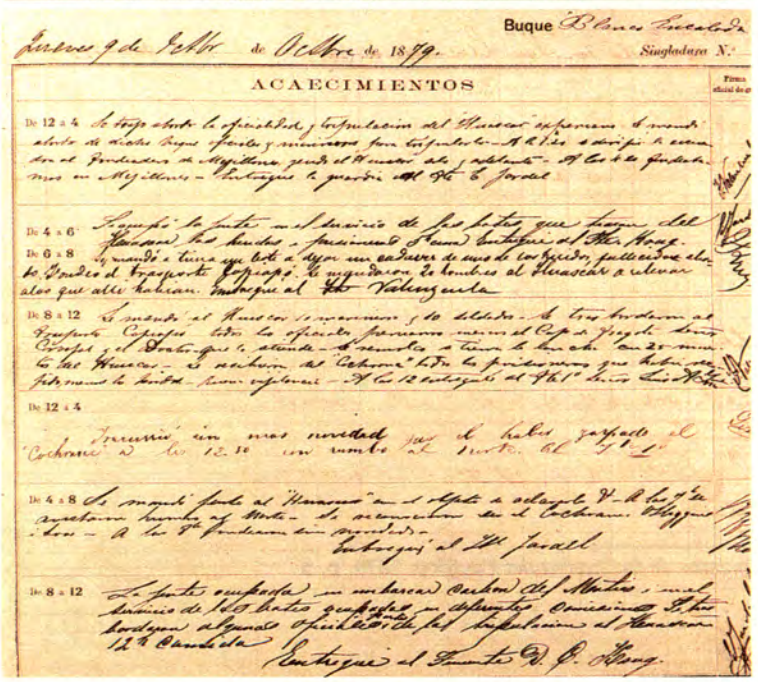
Buque "Blanco Encalada"

Miercoles 1 de Octubre de 1879

Singladura N.°

ACAECIMIENTOS

N° 2



Buque "Blanco Encalada"

Jueves 9 de Octubre de 1879.

Singladura N.°

ACAECIMIENTOS

FUENTE: Armada de Chile, Archivo y Biblioteca Histórica. Valparaíso.

ANEXO N

Transcripción de la Reproducción N° 1*

Del Martes 7 al Miércoles 8 de Octubre
(Martes 7 de Octubre)

De 8 a 12 (p.m.) Se concluyeron de guardar los víveres en la despensa. Se izó el anclote que nos servía de codera i se adujaron los calabrotes. Se izó el bote i la chalupa. A las 9 se levó el ancla y zarpamos en convoi con Covadonga i Matías. A las 10 se hicieron demarcaciones i puso la corredera de Patente en O. Hasta las 12 continuamos navegando sin novedad. Después de guardar los aparejos que sirvieron para las anclas se armó la guardia. Entregué al Tte. Valenzuela.

(Miércoles 8 de Octubre)

De 12 a 4 (a.m.) De 12h a 3h¼ sin novedad. A las 3.45 m el "Huáscar" saliendo de punta Tetas poco después se unía a la "Unión". Se tocó zafarrancho de combate. Se dio toda fuerza y se gobernó sobre los buques peruanos. Entregué al Tte. 1° Sor B. Rojas.

De 4 a 8 El buque en zafarrancho pero el andar no pasa de lo regular pa. mantener el convoy con la "Covadonga". Los buques peruanos "Huáscar" y "Unión" se mantienen a distancia i rondan hacia el Oeste i NO. Se puso la proa a la "Unión" con el objeto de dar más facilidad al "Huascar" pa. ir al Norte. Los buques tienen proa al Norte como a 10 millas de tierra. A las 7h se avistó humos por el NO, es la 2a división que cruza como a 30 millas frente a morro "Mejillones". Se le comenzó a dar caza con un andar de 10 millas. Esta (ilegble) porque el "Cochrane" le cortará al Norte. A las 8 entregué a Goñi.

De 8 a 12 Se continuó persiguiendo al Huáscar i Unión. A las 8.30 se avistaron los demas buques de nuestra Escuadra que cortaban la retirada al enemigo. Unión escapó gracias.a su mayor andar. 9.20 Huáscar rompió fuego sobre el Cochrane como a 2500 metros de distancia, se empeñó el combate entre estos dos buques. A las 10h habiéndonos nosotros acercado a tiro empeñamos también el combate a 700 metros. A las 10.45 Huáscar arrió la bandera; se mandó botes a salvar la gente que había en el agua y tomar posesión del buque Huáscar acribillarlo a balazos. Comdte. Grau muerto i sus principales jefes. Nosotros ninguna avería.
En la sección de datos horarios se anota que entre 8-12 a.m la velocidad variaba entre 9½ y 10 nudos, y se sigue convenientemente rumbos.

Transcripción de la Reproducción N° 2*

Del Miércoles 8 al Jueves 9 de Octubre
(Miércoles 8 de Octubre)

12 a 4 (p.m.) Se trajo abordo la oficialidad y tripulación del "Huáscar" experuano. Se mandó a bordo de dicho buque oficiales y marineros para tripularlo. A la 1h. 20 se dirijió la escuadra al fondeadero de Mejillones yendo el "Huáscar" solo y adelante. A las 4.20 fondeábamos en Mejillones. Entregué la guardia al Tte. (ilegible)

De 4 a 6 Se ocupó la gente en el servicio de los botes que traían del Huáscar los heridos i prisioneros. 5h cena. Entregué al Tte. Krug.

De 6 a 8 Se mandó a tierra un bote a dejar un cadáver de uno de los heridos fallecido abordo. Fondeó el transporte Copiapó. Se mandaron 20 hombres al Huáscar a relevar a los que allí habían. Entregué al Tte. Valenzuela.

De 8 a 12 Se mandó al Huáscar 10 marineros y 10 soldados. Se transbordaron al transporte Copiapó todos los oficiales peruanos menos al Cap. de fragata señor Carvajal y al Doctor que lo atiende. Se remitió a tierra la lancha con 25 muertos del Huáscar. Se recibieron del "Cochrane" todos los prisioneros que había recibido, menos los heridos. Buena vigilancia. A las 12 entregué al Tte. 1° señor Luis A. Toro.

(Jueves 9 de Octubre)

De 12 a 4 (a.m.) Transcurrió sin mas novedad que el haber zarpado el "Cochrane" a las 12.30 con rumbo al Norte. El Tte. 1° (ilegible)

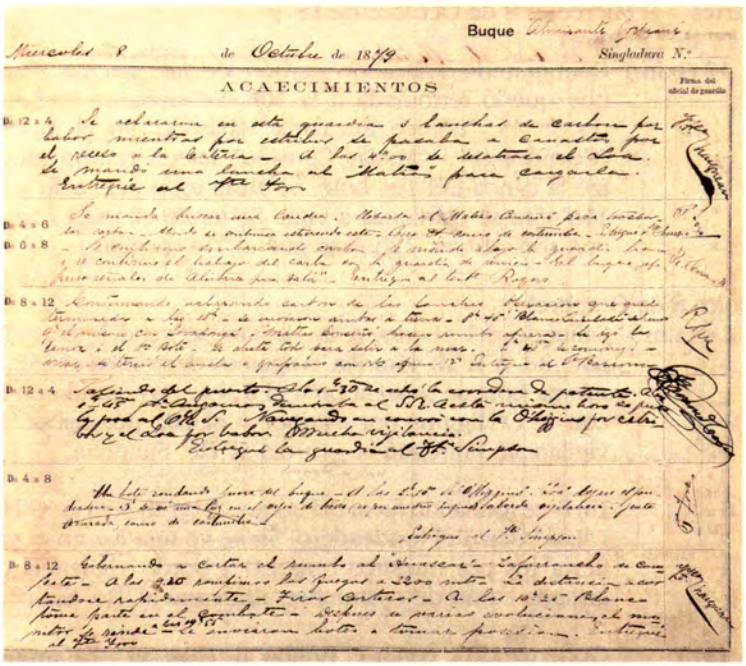
De 4 a 8 Se mandó gente al "Huáscar" con el objeto de aclararlo. A las 7h se avistaron humos al Norte. Se reconocieron ser el Cochrane, O'Higgins i Loa. A las 8h fondearon sin novedad. Entregué al Tte. (ilegible).

* Lo que aparece en parentesis, es para facilitar interpretación de transcripción que no aparece en el Diario.

ANEXO O

Reproducción del Diario de Bitácora *del* Almirante Cochrane, *que cubre los acaecimientos desde el zarpe de Mejillones hasta el fin del combate de Angamos y horas subsiguientes*

N° 3



Buque Almirante Cochrane

Miercoles 8 de Octubre de 1879 Singladura N.°

ACAECIMIENTOS

Firma del oficial de guardia

De 12 a 4 — Se rebasaron en esta guardia 3 lanchas de carbon por babor — Mientras por estribor de proa a Cuadra por el costado a la Covadonga — A las 3h 0m se atracaron el Loa de mando una lancha al Matias para cargarlas — Entregue al Tte Rojas

De 4 a 6 — Se mando hacer una Cuadra — Rebasó el Matias Cousiño para costado de babor — Mando se retiraran estando este — Cpo 1° cuenta lo entrego — Entregue a Chiapas

De 6 a 8 — A Cochrane desembarcando carbon — Se mando alzar la guardia — Cumplimos el trabajo del carbon con la guardia de ayer — Del trabajo ppl. fue citado de Alcalde para tal" — Entregue al Tte Rojas

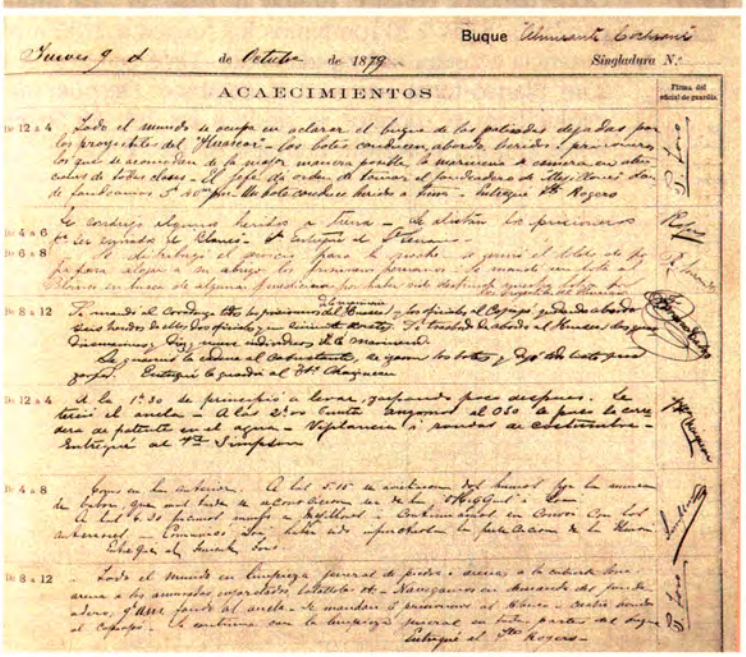
De 8 a 12 — Continuando rebasando carbon de las lanchas Observamos que quedo terminado a las 10h — se mandaron anclar a tierra — 8h 50m Blanco Encalada salvo el Almirante con Prudencia y Pratts Cousiño hacen rumbo afuera — A las 10 la Loa a 1/2 Mill — Se dieta todo para salir a la mar — 1h 30m Comenzo — Mandé a tierra el ancla e proporcione con mis oficiales 1° de Cargo al 1° Blanco

De 12 a 4 — Saliendo del puerto — A las 1h 30m se oyo la corneta de retreta del 1° 45m el Cochrane y Pinto hacia el S.E. Acto seguido los dos fuertes Gpos al Ntl S. Navegando en conserva con la Division por estribor y el Loa por babor. Mucha vigilancia. Entregue la guardia al Tte Simpson

De 4 a 8 — A las 5h 50m se oyeron 3 tiros de Cañon — 6h 0m oyeron 4 mas — Todos estos fueron de noche y en mucha separacion — Gente alarmada como de costumbre — Entregue al Tte Simpson

De 8 a 12 — Gobernando a costar el rumbo al Norte — Capeando hasta en Puerto — A las 2h 20m rompimos los fuegos a 2000 metros — La distancia se aumentaba rapidamente — Fuego activo — A las 10h 20m Blanco tomo parte en el Combate — Dichos 2 navios evolucionaron al mando del Cmte Williams — Se mantuvieron hasta a tomar posicion — Entregue al Tte Rojas

N° 4



Buque Almirante Cochrane

Jueves 9 de Octubre de 1879 Singladura N.°

ACAECIMIENTOS

Firma del oficial de guardia

De 12 a 4 — Todo el mundo se ocupo en aclarar el buque de los patriotas dejados por los proyectiles del "Huascar" — Los botes condujeron abordo heridos, para curarlos, los que se acomodaron de la mejor manera posible, o mayormente a cubierta en abrigo de todos clases — El jefe de orden de Cochrane el fondeadero de Algodonal donde fondeamos 5h 40m pm. Un bote conduce el herido a tierra — Entregue al Tte Rojas

De 4 a 6 — Se ordeno alguna limpieza a tierra — Se efectuo los preparativos para la segunda de Blanco — Entregue al Teniente

De 6 a 8 — Se mando al trabajo el personal para la guardia — Se puso el Bote de Gpo para alguna a su abrigo — Los prisioneros pasaron a Blanco en busca de algunas pertenencias — Se mando un bote al Blanco en busca de algunas pertenencias por haber sido destinado para el Transporte de Prisioneros

De 8 a 12 — Se mando al Cordova Tte de paisano del Huascar y los oficiales del Esmeralda y Covadonga — Con todos los heridos de ellos — Oficiales y un Cirujano Austro Hungaro — Se trasbordo de abordo el Huascar los prisioneros Chilenos y Peruanos, Civiles, Militares y de Marina — Se mando un bote al Blanco en busca de algunas pertenencias — Se mando un bote al Cochrane con algunos prisioneros — Entregue la guardia al Tte Chaparro

De 12 a 4 — A la 1h 30m de principio a lavar, cepillando pisos cubiertas — Se tuvo el ancla — A las 2h 20m fuimos amarrados al O.S.O. a proa — Blanco amarro en el costado de babor — Viptamos a popa de Cochrane — Entregue al Tte Simpson

De 4 a 8 — Igual en la anterior — A las 5h 15m se anclaron del Huascar los marineros de babor, que anduvieron de aqui para alla en el Huascar — A las 6h 30m fueron puestos a bordo — Continuo igual en cuanto a los marineros — Comunico Sr. Cochrane se impusiera de la fuga de los Chilenos — Entregue al Tte Simpson

De 8 a 12 — Todo el mundo en limpieza general de pisos y arena a la cubierta — Arena a los escupidores — Cubiertas etc — Navegamos en demanda del fondeadero de Algodonal — Se mandaron 2 prisioneros al Blanco — Todos demas abordo, 4 Civiles fueron al ancla — Se mandaron 2 prisioneros al Blanco — Todos demas al Cochrane — Se continuo con la limpieza general en todo — Entregue al Tte Rojas

FUENTE: Armada de Chile, Archivo y Biblioteca Histórica. Valparaíso.

Transcripción de la Reproducción N° 3*

Del Martes 7 al Miércoles 8 de Octubre de 1879
(Martes 7 de Octubre)

De 8 a 12 (p.m.) Continuando aclarando carbón de las lanchas operación que quedó terminada a la 10h. Se enviaron ambas a tierra 8h 45. "Blanco Encalada" saliendo. 9h el mismo con "Covadonga" i "Matías Cousiño" hacen rumbo afuera. Se izó la canoa i el 1er. bote. Se alista todo para salir a la mar. 11h 45m se comienza a virar. Se terció el ancla i zarpamos con rbo. afuera. 12h entregué al Tte (ilegible).

(Miércoles 8 de Octubre)

De 12 a 4 (a.m.) Saliendo del puerto. A la 1h 30m se echó la corredera de patente. A la 1h 45m Pta. Angamos demoraba al SSE. A esta misma hora se puso la proa al 0 ¼ S. Navegando en convoi con la O'Higgins por estribor y el Loa por babor. Mucha vigilancia. Entregué la guardia al Tte. Simpson.

De 4 a 8 Un bote rondando fuera del buque. A las 2h 30m la "O'Higgins" i "Loa" dejan el fondeadero. 5h se vé una luz en el vigía de tierra (es por nuestros buques) a bordo vigilancia i gente armada como de costumbre. Entregué al Tte. Simpson.

De 8 a 12 Gobernando a cortar el rumbo al "Huáscar". Zafarrancho de combate. A las 9.20 rompimos los fuegos a 2200 metros. La distancia acortándose rápidamente. Tiros certeros. A las 10h 25m Blanco toma parte en el combate. Después de varias evoluciones el monitor se rinde a las 10h 55 Se enviaron botes a tomar posesión. Entregué al Tte. Toro.

ANEXO O

Transcripción de la Reproducción N° 4*

Del Miércoles 8 al Jueves 9 de Octubre de 1879
(Miércoles 8 de Octubre)

De 12 a 4 (p.m.) Todo el mundo se ocupa en aclarar el buque de las palizadas dejadas por lo proyectiles del "Huáscar". Los botes conducen abordo heridos i prisioneros los que se acomodan de la mejor manera posible, la marinería se esmera en atenciones en todas clases. El Jefe da órden de tomar el fondeadero de "Mejillones" donde fondeamos 3h 40m. p.m. Un bote conduce heridos a tierra. Entregué Tte. Rogers.

De 4 a 6 Se condujo algunos heridos a tierra. Se alistan los prisioneros pa. ser enviados al "Blanco". 6h Entregué al Tte. Serrano.

De 6 a 8 Se distribuyó el servicio para la noche. Se arrió el toldo de popa para alojar a su abrigo los prisioneros peruanos. Se mandó un bote al Blanco en busca de algunas medicinas por haber sido destruída nuestra botica por los proyectiles del Huáscar.

De 8 a 12 Se mandó al Covadonga todos los prisioneros de la marinería del Huáscar y los oficiales al Copiapó quedando abordo seis heridos de ellos dos oficiales y un sirviente (ilegible). Se trasbordó de abordo al Huáscar dos guardiasmarinas y diez y nueve individuos de la marinería. Se guarnió la cadena al cabrestante, se izaron los botes y dejó todo listo para zarpar. Entregué la guardia al Tte. (ilegible).

(Jueves 9 de Octubre)

De 12 a 4 (a.m.) A las 1h 30 se principió a levar, zarpando poco después. Se terció el ancla. A las 2h 00 Punta Angamos al OSO se puso la corredera de patente en el agua. Vigilancia i rondas de costumbre. Entregué al Tte. Simpson.

De 4 a 8 Como en la anterior. A las 5.15 se avistaron dos humos por la amura de babor, que mas tarde se reconocieron ser de la "O'Higgins" i "Loa". A las 6.30 hicimos rumbo a Mejillones y continuamos en convoi con los anteriores. Comunicó "Loa" haber sido infructuosa la persecución de la Unión. Entregué al Teniente Toro.

De 8 a 12 Todo el mundo en limpieza general de piedra i arena a la cubierta, lona i arena a las amuradas enjaretados batallolas, etc. Navegamos en demanda del fondeadero; 9h a.m. fondo al ancla. Se mandan 3 prisioneros al Blanco i cuatro heridos al Copiapó. Se continua con la limpieza general en todas partes del buque. Entregué al Tte. Rogers.

* Lo que aparece en parentesis, es para facilitar interpretación de transcripción que no aparece en el Diario.

NOTAS AL CAPITULO

1. 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 I, p. 399.
2. BULNES, Gonzalo. *Guerra del Pacífico*, Santiago de Chile, 3ra. Edición 1974, Vol. II, pp. 206-207. AHUMADA..., *Ob. cit.*, Tomo V, Apéndice XIII, pp. 13-14.
3. BULNES, G..., *Ob. cit.*, pp. 221-223.
4. *Ibídem...*, pp. 211-225. El texto del decreto decía:
   "Santiago, julio 11 de 1879
   Teniendo presente:
   1° Que con arreglo a lo dispuesto en el artículo 81 y en la parte 16 del artículo 82 de la Constitución, la autoridad del Presidente de República se extiende a todo cuanto tiene por objeto la seguridad exterior de la Nación, y a él compete disponer de la fuerza de mar y tierra, organizarla, y distribuirla, según lo hallare por conveniente;
   2° Que la inspección y dirección superior de las operaciones de la guerra que corresponden constitucionalmente al Jefe Supremo del Estado, sin perjuicio de las facultades que conforme a las leyes competen a un General en Jefe para la ejecución del pensamiento del Gobierno, no podrían ejercerse cuando aquel no mandare personalmente las fuerzas de mar y tierra y cuando hay que emprender operaciones distantes de la residencia del Ejecutivo, sino por medio de un Delegado investido de las atribuciones necesarias para hacerlas efectivas.
   He acordado y decreto:
   1° Nómbrase a don Rafael Sotomayor Comisario General del Gobierno para que cerca del Ejército Expedicionario del Norte y cerca de la Armada Nacional, ejerza durante la campaña que está por emprenderse, "las atribuciones de inspección y dirección superior que corresponden al Ejecutivo", conforme a las instrucciones reservadas que le serán impartidas.
   2° Todas las autoridades del Ejército y de la Armada, y todas las administrativas y judiciales de los territorios ocupados por las fuerzas de la Nación, sin excepción alguna, reconocerán a don Rafael Sotomayor en el carácter que le confiere el inciso precedente y darán en consecuencia cumplimiento a cuantas órdenes, y disposiciones impartiere, "como si emanaran del Presidente de la República".
   3° El Comisario nombrado dará cuenta de las medidas y disposiciones que dictare, recabando la correspondiente aprobación suprema, "y sin perjuicio de su inmediata ejecución".

Comuníquese y resérvese. *ANÍBAL PINTO. BASILIO URRUTIA*".

5. AHUMADA..., *Ob. cit.*, Tomo V, Apéndice XIV, p. 84.
6. *Ibídem*..., Tomo I, pp. 419-421. *El Peruano*, julio 18, 1879.
7. AHUMADA..., *Ob. cit.*, Tomo I, p. 421.
8. *Ibídem*..., Tomo V, Apéndice XV, pp. 14-15.
9. *Ibídem*..., Tomo I, p. 426.
10. LÓPEZ, Jacinto. *Historia de la Guerra del Guano y del Salitre*, o *Guerra del Pacífico entre Chile, Bolivia y el Perú*. Lima, Perú, 1976. Vol. I, pp. 232-234. PAZ SOLDÁN, Mariano Felipe. *Narración Histórica de la Guerra de Chile contra el Perú y Bolivia*. Buenos Aires, Argentina, 1884, pp. 194-195. VEGAS, Manuel I. *Historia de la Marina de Guerra del Perú 1821-1924*, 2da. Edición, Lima, 1973, Vol. 1, pp. 217-218. MELO, Rosendo. *Historia de la Marina del Perú*, Tomo II, Lima 1911, Edición Económica, p. 116. DENEGRI LUNA, Félix. *Las Cartas del general Prado al vicepresidente general La Puerta en 1879*. En: *Revista Histórica*, Lima, 1979-1980, Tomo XXXII, pp. 258, 259, 260, 262 y 263. AHMP. Supremo Director de la Guerra, 1879.4: Parte del capitán de navío Carlos Ferreyros al Director Supremo de la Guerra, Arica, julio 8, 1879; Oficios del Secretario General M. Álvarez al Ministro de Guerra y Marina de fechas 5 y 10 de julio, 1879. AHUMADA..., *Ob. cit.*, Tomo I, pp. 426-427. *El Peruano*, julio 16, 1879. *La Patria*, julio 2, 5 y 9, 1879. A.H.de M. L.C. N° 301, p. 28.
11. Correspondencia General de la Comandancia General de la 1ra. División Naval, Callao, Perú, Octubre 1978. Centro Naval del Perú (CENAPE), pp. 54, 79 y 80. A.H.de M. L.C. N° 301, p. 28. *El Comercio*, julio 2, 8, 1879.
12. CHINN, George M., teniente coronel de U.S.M.C. *The Machine Gun. History, Evolution, and Development of Manual, Automatic, and Airborne Repeating Weapons*. Vol. I, Parte II, Cap. 5: Manually Operated Machine Guns. p. 48.
    Richard Jordan Gatling nació en 1818 en Hartford County, North Caroline, Estados Unidos, y si bien se graduó de médico, tuvo la oportunidad de trabajar con su padre, inventor de diversas máquinas para faenas agrícolas, heredando esa habilidad inventiva. Pero fue en 1861, ante la inquietud del coronel R.A. Maxwell sobre la necesidad de contar con un arma especial, es que R.J. Gatling diseña y patenta en 1862 una ametralladora para la defensa de edificios, terraplenes y puentes. Su primer modelo perfeccionado sería el prototipo de los más notorios mecanismos de fuego en toda la historia de la artillería. Es cierto que ya existían armas similares como las de Argel y Ripley pero con algunos defectos, que Gatling superó, llegando a ser conocido como el "padre de la ametralladora".
    A partir de 1862 realizó muchas demostraciones de su nueva arma; buscó la asociación financiera con empresarios, pero sin lograr interesar a los altos mandos del Ejército ni del Gobierno. En el ínterin, perfeccionó el tipo original y produjo el tipo II. Varios países de Europa demostraron interés por adquirirla, pero su venta se frustró por la prohibición del Gobierno de exportar armas y municiones durante la Guerra Civil. En realidad, en Europa ya se había difundido la bondad de esta arma, que se consideraba como la más revolucionaria y destructiva jamás inventada. Gatling hizo gestiones personales y a través de sus representantes, hasta que por fin en 1865 hizo una demostración en el Arsenal Naval de Washington con tanto éxito que el almirante Dahlgren autorizó su adquisición previos pedidos de los comandos de flota y escuadrón. En 1865 el Ejército también hizo otra prueba en Washington, con éxito, lo que llevó a

que en agosto de 1866 la ametralladora Gatling fuera oficialmente adoptada como arma del Ejército, y en 1868 como arma de la Marina, en su nueva versión, esto es, en los calibres de 1" y 0.50, con 10 tubos que disparaban entre 700 y 1,000 tiros por minuto con un alcance de 800 - 1,000 yardas (731-914 metros). Las ráfagas no debían pasar de 10 minutos para evitar calentamientos.
Al terminar la Guerra Civil, Gatling pudo exportar su ametralladora a Europa, e incluso se la fabricó en varios países europeos. También se vendió a Egipto, Marruecos, China y Japón, y prácticamente a todos los países sudamericanos. En el combate del 27 de mayo de 1877 del H.M.S. *Shah* contra el *Huáscar*, el buque inglés disparó ráfagas de ametralladora Gatling contra el monitor.

13. AHUMADA..., *Ob. cit.*, Tomo I, p. 523.
14. ELÍAS, J.J. *Fuentes para el Estudio de la Historia Naval del Perú.* Vol. I, 1958, pp. 397-451. *El Comercio*, julio 7, 12, 1879.
15. CENAPE..., *Ob. cit.*, pp. 76-79.
16. *Ibídem...*, pp. 79, 81, 82.
17. A.H.de M. Guerra con Chile, 1879, Doc. 55. DENEGRI..., *Ob. cit.*, p. 263.
18. *El Peruano*, julio 15, 1879. *El Comercio*, julio 1°, 1879.
19. CENAPE..., *Ob. cit.*, pp. 83-85.
20. *El Peruano*, julio 15, 1879. *El Comercio*, julio 12, 1879. *Diario de Bitácora del* Huáscar, pp. 173-174.
21. AHUMADA..., *Ob. cit.*, Tomo I, pp. 424-426.
22. *El Peruano*, julio 15, 1879. *El Comercio*, julio 14, 1879.
23. *El Peruano*, julio 15; agosto 25, 1879. *El Comercio*, Crónica de la Guerra, XLVIII, agosto 13, 1979. *La Patria*, julio 14, 1879.
24. DENEGRI..., *Ob. cit.*, pp. 263, 264, 266, 269. CANFIELD, E.B. *Civil War Naval Ordnance.* U.S.Government Printing Office, 1969, p. 19. Consigna un comentario del contralmirante Farragut al Secretario de Marina de Estados Unidos, el 8 de noviembre de 1864, muy sugerente:
"Pienso que el mundo está muy equivocado cuando supone que las batallas las ganan uno u otro tipo de buque o cañón. Hay que escoger, por supuesto, el mejor cañón y el mejor buque, pero la victoria en tres de cuatro casos depende de los que en ellas combaten ¿Qué importa el tamaño y calibre del cañón si no hace blanco en el adversario?"
25. AHUMADA..., *Ob. cit.*, Tomo I, p. 422.
26. *Ibídem...*, Tomo V, Documentos Inéditos de Chile, pp. 15-16.
27. *Ibídem...*, Tomo I, pp. 421-422. *El Mercurio*, julio 14 y 15, 1879, N° 150 y 151 en el Centenario.
28. *El Peruano*, agosto 1°, 1879. *El Mercurio*, miércoles 18 de julio, 1879, N° 154 en el Centenario. LÓPEZ, Jacinto... *Ob. cit.*, p. 232.
29. AHUMADA..., *Ob. cit.*, Tomo I, p. 421.
30. *Ibídem...*, Tomo I, p. 421.
31. *Ibídem...*, Tomo I, p.,421.
32. *El Mercurio*, viernes 20 de julio, 1879, N° 156 en el Centenario.
33. RODGERS, contralmirante U.S. Navy R.P. Call N° 1869-1885, Micro-copy N° 89, Roll N° 69. Letters received by the Secretary of the Navy from Commanding Officers of the Squadron ("Squadron Letters"), 1841-1886. (Pacific Station). Volume 73, Jan.1, Dec. 28, 1881.
34. DENEGRI..., *Ob. cit.*, pp. 272-276. *El Comercio*, julio 7, 1879.
35. KEEGAN, J. A. *History of Warfare.* 1993, p. 228.

36. ROMERO PINTADO, Fernando. *Historia Marítima del Perú.* Tomo VIII, Vol. 2, pp. 30; 178-183; 188-189, 305.
37. CARVAJAL PAREJA, Melitón. *Ob. cit.*, Tomo IX, Vol. 3, pp. 49-52; 103, 104.
38. LÓPEZ MARTÍNEZ, Héctor. *Ob. cit.*, Tomo X, pp. 134, 135, 136, 143, 146, 152-157, 166.
39. CARVAJAL..., *Ob. cit.*, Tomo IX, Vol. 2, p. 223.
40. CENAPE..., *Ob. cit.*, pp. 48, 50 y 69.
41. *Ibídem*..., pp. 116-117.
42. STORACE, Pedro Luis. *Un Marino Italiano en la Guerra de 1879. Diario personal.* Noviembre 1878-setiembre 1880. Embarcado en la corbeta *Unión*. Lima, 1971, pp. 27, 54-56.
43. *Boletín de la Guerra del Pacífico.* Santiago de Chile. Año I, N° 19, pp. 394-395. DENEGRI..., *Ob. cit.*, pp. 273-279.
44. A.H.de M. L.C. N° 94, pp. 443-444. *La Patria*, julio 9, 1879.
45. A.H.de M. L.C. N° 301, p. 43; L.C. N° 40, pp. 561-562; *Unión*, corbeta, 1879, Doc. 88.
46. A.H.de M. *Unión*, corbeta, 1879, Doc. 84; Expediente Personal de Aurelio García y García, folio 77. DENEGRI..., *Ob. cit.*, p. 285.
47. CAMPO, José Rodolfo del. *Campaña Naval 1879.* Lima, IEHMP 1976, pp. 113-115. Es oportuno aclarar que del Campo consigna como fecha de zarpe del Callao el domingo 13, a diferencia de la comunicación del Comandante General de Marina que la consigna como lunes 14. Siendo la distancia del Callao-Arica de 750 millas, a un andar de 10 mph., se necesitaban 3 días y 3 horas, por lo cual era imposible que arribase el 16 a Arica, como se podrá notar. STORACE..., *Ob. cit.*, pp. 45-46. *El Comercio*, julio 11, 1879.
48. DENEGRI... *Ob. cit.*, p. 282.
49. STORACE... *Ob. cit.*, p. 45.
50. A.H.de M. División Naval del Perú, 1879. Docs. 78 y 89.
51. A.H.de M. L.C. N° 301, p. 37; *Talismán*, vapor, 1879, Docs. 68, 73, 78. *La Patria*, julio 9, 28, 1879.
52. A.H.de M. L.C. N° 301, p. 21. DENEGRI..., *Ob. cit.*, p. 271. *La Patria*, julio 16, 1879.
53. DENEGRI..., *Ob. cit.*, cartas del 13 y 15 de julio, pp. 272, 280, 281, 285.
54. A.H.de M. *Chalaco*, vapor, 1879, Docs. 64, 159; L.C. N° 301, p. 27; Guerra con Chile, 1879, Doc. 55. *La Patria*, julio 18, 1879.
55. AHMP. Supremo Director de la Guerra 1879.4. DENEGRI..., *Ob. cit.*, p. 282.
56. DENEGRI..., *Ob. cit.*, cartas de Prado del 15, 16, 23, 24 y 26 de julio, pp. 282, 288, 289, 294, 295. *La Patria*, agosto 2, 1879.
57. A.H.de M. L.C. N° 301, pp. 40-41, 208-209; Guerra con Chile, 1879, Docs. 58 y 59. *Pilcomayo*, cañonera, 1879, Docs. 55 y 56; *Pilcomayo*, cañonera, Lista de Revista 1879, Doc, 4. DENEGRI..., *Ob. cit.*, carta 26 de julio, p. 294. *El Peruano*, agosto 8, 1879. *La Patria*, julio 28 y 30; agosto 9, 18, 1879.
58. A.H.de M. L.C. N° 94, p. 487; L.C. N° 301, p. 47. *El Peruano*, julio 31 y agosto 5, 1879. *La Patria*, agosto 2, 1879.
59. *El Peruano*, julio 31, 1879.
60. A.G.N. L.C. H4-612, Oficios del Ministro de Hacienda al Cajero Fiscal del Departamento. Lima, agosto 1° y 2, 1879, pp. 244-285. *La Patria*, agosto 5, 1879.
61. A.H.de M. L.C. N° 94, pp. 517-519.
62. A.H.de M. *Chalaco*, vapor, 1879, ff. 192 a 196; Doc. 88. *La Patria*, agosto 26; setiembre 2, 3, 19, 22, 25, 1879.

63. A.H.de M. *Oroya*, vapor, 1880, Doc. 40, 52 y 54; L.C. N° 301, p. 72. DENEGRI..., *Ob. cit.*, cartas 29 julio, pp. 295-296; 3 y 7 agosto, pp. 299-304; 8 de agosto, p. 306; 10 agosto, pp. 310-311; 3 de setiembre, p. 337. CENAPE..., *Ob. cit.*, pp. 99, 100, 101. AHUMADA..., *Ob. cit.*, Tomo I, pp. 480, 481; Tomo III, Documentos inéditos p. 39 y texto p. 90. *El Peruano*, agosto 8, 18, 1879. *La Patria*, agosto 18, 1879.
64. *El Peruano*, julio 19, 25, 1879.
65. *Memoria del Ramo de Guerra que presenta el Ministro de Guerra y Marina, general M. Medina a la Legislatura Ordinaria de 1874.* Lima, 1874, pp. 9 y 10.
66. *Memoria del General Inspector y Comandante General de Artillería para 1875.* Lima, 30 de abril de 1876, pp. 8, 10, 55, 56. ROMERO, Fernando... *Ob. cit.*, Tomo VIII, Vol. 2, pp. 473, 495, 497, 533-534, 536-537, 584, 615-616, 618-619, 630-631.
67. *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina presenta al Congreso Ordinario de 1878.* Lima, 1878, pp. 9-10.
68. *Presupuesto General sancionado por el Congreso Ordinario de 1878 para el bienio 1879/1880.* Lima, febrero de 1879, pp. 202, 204 y 206. PAZ SOLDÁN, Mariano Felipe... *Ob. cit.*, p. 110. ROMERO, Fernando... *Ob. cit.*, Tomo VIII, Vol. 2, p. 538.
69. *El Peruano*, julio 25, 1879. A.H.de M. División Naval, 1879, Doc. 99. *La Patria*, julio 5, 1879.
70. A.H.de M. Baterías, 1879, Doc.19. CAMPBELL, N.J.M. *The Naval Development of Naval Guns 1850-1900*, p. 56. YÁBAR A. Francisco. *Las Fuerzas Sutiles en la Defensa de Costa, durante la Guerra del Pacífico.* Lima, 2001, Dirección de Intereses Marítimos, Marina de Guerra del Perú, p. 192.
71. A.H.de M. Baterías, 1879, Docs. 10, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 23. El término "macadanización" corresponde a un pavimento de piedra machacada aglomerada por un rodillo compresor. John London MacAdam, ingeniero escocés, inventó un sistema de firmes para carreteras y calles, llamado "macadam", de allí "macadanización".
72. A.H.de M. Baterías, 1879, Doc. 20.
73. A.H.de M. L.C. N° 301, pp. 66, 92. ROMERO, Fernando... *Ob. cit.*, Tomo VIII, Vol. 2, p. 620. *La Patria*, setiembre 6, 1879. RIPLEY, Warren. *Artillery and Ammunition of the Civil War.* Capítulo 8, "British Rifles", Van Nostrand Reinhold Co. y otros, p. 150. Aparece el comentario que sigue sobre cañones Blakely rayados británicos y que podría explicar por qué no tuvieron resultado en el Perú, a diferencia de Armstrong y Witheworth, por lo menos en un comienzo. Blakely no tenía fundición y sus diseños eran fabricados por diversas firmas, incluyendo Fawcet, Preston & Co, Law Moor Iron Co., George Forester & Co, después Blakely Ordnance Co., de Londres, en donde presuntamente (el capitán inglés A.T. Blakely) tenía un interés. Dos de los grandes problemas encontrados, entre otros, al identificar los Blakely rayados, eran la inconsistencia de materiales y fabricantes, particularmente en cuanto a los cañones de campo, en donde algunos factores permanecen constantes. Aparentemente, en un esfuerzo por mejorar sus armas, iniciaba experimentos continuos, y sin duda volcaba sus modelos previos a interesados y ansiosos extranjeros como eran los sudistas. Esto explicaría la gran variedad de formas, tamaños y aparentes cambios de modelo que hoy se encuentran. Algunos tienen grabado el nombre del fabricante y la frase "Patente de Blakely" para asegurar la identificación. Otros son probable-

mente Blakely, que solo llevan el nombre del fabricante, y por lo menos en uno aparece "Patente de Blakely", aunque puede que no fuera de su diseño. En Inglaterra no tuvo mucha aceptación, pero vendió una buena cantidad de cañones a otras naciones, particularmente a Rusia y a los sudistas.

74. A.H.de M. Guerra con Chile, 1879, Doc. 66.
75. *Ibídem...*, Doc. 70.
76. A.H.de M. Baterías, 1879, Doc. 97.
77. *Ibídem...*, Docs.,100, 104, 112.
78. *Ibídem...*, Docs. 124, 112. AGRE, Legación del Perú en Estados Unidos. Oficio N° 75 Reservado, Nueva York, diciembre 20, 1879 del Encargado de Negocios del Perú al Ministro de Relaciones Exteriores. *La Patria*, noviembre 15, 1879.
79. A.H.de M. Baterías, 1879, Doc. 131.
80. *Ibídem...*, Doc. 132. *La Patria*, agosto 16, 17; setiembre 29, 1879.
81. DENEGRI..., *Ob. cit.*, cartas del 25 mayo, 4 y 6 de junio, pp. 224, 232, 236.
82. AHMP. Supremo Director de la Guerra, 1879.4.
83. DENEGRI..., *Ob. cit.*, carta del 4 de junio, 1879, p. 232.
84. I.E.H.M.P. Copia de la carta del capitán de navío Gregorio Miro Quesada al general Mariano I. Prado, lunes 9 de julio de 1879, suministrada gentilmente por su biznieta Sra. María del Carmen Miro Quesada de Fernández.
85. DENEGRI..., *Ob. cit.*, cartas del 4 y 10 de julio, pp. 257, 265; del 8, 10 y 11 de agosto, pp. 309, 311, 314; 21 setiembre, p. 343. BENNET, F.M. *The Steam Navy of the United States*. 1972, Appendix B, con los nombres *Catawba* y *Oneota*.
86. A.H.de M. L.C. N° 94, pp. 673-674.
87. A.H.de M. L.C. N° 301, pp. 203-204. DENEGRI..., *Ob. cit.*, p. 312.
88. A.H.de M. División Naval del Perú, 1879, Doc. 107. *El Comercio*, julio 7, 1879. *El Peruano*, julio 8, 1879. *La Patria*, julio 7 y octubre 6, 1879. RIPLEY, W..., *Ob. cit.*, p. 98, comenta acerca de las discrepancias del almirante Dahlgren respecto al cañón de 15" Rodman, ánima lisa, que él calificaba como "híbrido", pero que la Marina adoptó para sus monitores. Estos cañones eran la pesadilla de Dahlgren, quien se imaginaba explotarían matando a su dotación y destruyendo probablemente el buque. Ripley refiere que Dahlgren emitió la orden más asombrosa que jamás hubiera dado un Director de Armas, como sigue: "Prohibía hacer fuego con los cañones de 15", excepto contra otros blindados; exigía precisión para limitar el número de disparos que se hicieran durante un combate y ordenaba que se usara como carga impulsiva, la menor posible para esos fines; prohibía disparar sin estar en combate, salvo ocasionalmente para probar el funcionamiento de la maquinaria, y propiciaba el uso del otro cañón de ll" de la torre; exigía la inspección frecuente del oído para detectar signos de debilitamiento; limitaba las cargas de impulsión a 35 libras para bombas y, finalmente, sugería que los de 15" se usaran con la "máxima prudencia". Felizmente, comenta Ripley, los comandantes de los monitores eran muy recios y parecen haber pesado los temores del almirante y la seria limitación que ellos significaban para su eficiencia en combate en el cumplimiento de sus órdenes". Cabe recordar que los monitores peruanos tuvieron el Dahlgren de 15".
89. LUNA G.P., Julio. A. *Libro de Actas del Consejo de Ministros (1875-1879)*. En: *Revista Histórica*. Tomo XXXII, Lima, 1979-1980, pp. 55-64. A.G.N. L.C. H4-427. Oficio del Ministro de Guerra y Marina al Ministro de Hacienda. Lima, 14 de octubre, 1879, s/N° página.
90. A.H.de M. L.C. N° 14, pp. 91.

91. DENEGRI..., *Ob. cit.*, pp. 242, 286, 289, 302, 304, 307, 317, 326, 343. *El Comercio*, julio 1°, 1879.
92. A.H.de M. L.C. N° 301, pp. 42-43. DENEGRI..., *Ob. cit.*, carta 10 de julio, 1879, p. 265.
93. A.H.de M. L.C. N° 301, p. 120; Guerra con Chile, 1879, Doc. 69.
94. El oficio del Ministro de Guerra y Marina al Comandante General de Marina, de fecha 14 de agosto, decía: "US. sabe qué número de piezas de artillería gruesa ha solicitado S.E. el Presidente y el destino con que pide esos cañones para defender los puertos del Sur. Ahora bien, el *Chalaco* debe recibir a su bordo todos los dichos cañones en que contará número con preferencia, los dos de a 300 sistema Parrot con que se había pensado montar la batería de la Mar Brava. Si el *Chalaco* no puede recibir prudentemente dichos cañones US. hará embarcar en dicho buque los que sea posible, sin que dejen de ir los dos de 300, todos con su montaje, juegos de armas y los proyectiles necesarios. US. me indicará cuántas piezas puede llevar el *Chalaco*, consultando bien su resistencia para este género de carga; pareciéndome que los que se destinen a Mollendo, los lleve en seguida el *Rímac*, cuyo armamento y mejoras es preciso apurar día y noche, no menos que el enganche de la tripulación.
    Con conocimiento de los cañones que transporte el *Chalaco*, podrá US. designar las municiones y demás objetos, y avisarme qué cantidad de pólvora y de qué clases, deberá embarcarse para el completo servicio de dichos cañones, a fin de remitirlos inmediatamente a disposición de US.
    Los reparos del *Chalaco* deben apurarse a todo trance y sin reparar en sacrificios, porque los momentos son preciosos y hay que satisfacer pronta y debidamente a los encargos del Presidente, aunque quede para su regreso pendiente algunas mejoras que se hayan expedido en el armamento del *Chalaco*. Avíseme US. qué guarnición de infantería cree suficiente para que el vapor *Rímac* la tenga abundante. El *Chalaco* debe llevar mucho carbón y lo demás que pueda admitir en este viaje.
    El comandante de la *Pilcomayo* ha dicho ayer que puede llevar a su bordo 1000 rifles Remington y las 300 carabinas que me ha pedido el Presidente con urgencia; y asimismo 200,000 tiros para los primeros y 30,000 para los segundos. Sobre estas armas, tengo ya hechas a US las prevenciones y no habiendo podido remitirse esas carabinas de un mismo sistema, por no alcanzar las que hay, van 150 de Evans y 150 de las peruanas, cada sistema con sus municiones propias. Es pues preciso que la *Pilcomayo* salga a la mayor brevedad para ganar el tiempo a los enemigos y ojalá que según los deseos del Gobierno navegara en unión del *Chalaco*. Adición: Los cañones no olvide US. que han de ser los del mayor calibre posible. Dios guarde a US. *MANUEL DE MENDIBURU*".
95. A.H.de M. División Naval del Perú, 1879, Doc. 80.
96. *Ibídem*..., Doc. 107.
97. DENEGRI..., *Ob. cit.*, carta del 23, pp. 287 y 298.
98. A.H.de M. Guerra con Chile, 1879, Doc. 60.
99. A.H.de M. L.C. N° 301, p. 47.
100. DENEGRI..., *Ob. cit.*, cartas del 3 y 6 de agosto, 1879, pp. 300 y 303. *La Patria*, agosto 7, setiembre 19, 1879.
101. A.H.de M. L.C. N° 301, p. 63. *El Peruano*, 7 y 8 agosto, 1879.
102. ARCE FOLCH, Luis B. En: *Revista de Marina del Perú*, Año XI, Enero-Febrero 1926, N° 1, pp. 105-110.

103. AHMP. Supremo Director de la Guerra, 1879.4. Oficio del Secretario Álvarez del 24 de julio, 1879. DENEGRI..., *Ob. cit.*, Cartas del 8, 14 y 20 agosto, pp. 306, 307, 317 y 326; 21 setiembre, 1879, p. 343.
104. AHMP. Supremo Director de la Guerra, 1879.4.
105. DENEGRI..., *Ob. cit.*, pp. 302, 307, 317.
106. A.H.de M. L.C. N° 94, pp. 512-515; Baterías, 1879, Doc. 125. TORREBLANCA, José teniente coronel del ejército peruano. *Descripción y manejo de los cañones Blakely, Armstrong y Vavasseur de las baterías del Callao.* Lima 1879.
107. AHMP. Supremo Director de la Guerra 1879.4. DENEGRI..., *Ob. cit.*, cartas del 6, 7, 8, 14, 20 agosto, pp. 302, 304, 307, 317, 326; 1° y 21 setiembre, 1879, pp. 332-343.
108. A.H.de M. Guerra con Chile, 1879, Doc. 65. DENEGRI..., *Ob. cit.*, cartas del 25 mayo, p. 223; 4 y 27 junio, pp. 232, 252; 12, 23, 26 julio, pp. 270, 289, 294; 6, 7, 8, 14, 20 agosto: pp. 302, 304, 317, 326, 343. *La Patria*, setiembre 7, 19, 1879.
109. AHMP. Supremo Director de la Guerra, 1879.4. A.H.de M. L.C. N° 301, p. 104; Mayoría de Órdenes, 1879, Doc. 83. *El Peruano*, agosto 29, 1879. *El Comercio*, Crónica de la Guerra, XLV, XVLII y LII de agosto 8, 11, 22, 1979 respectivamente. *La Patria*, agosto 14, 28; setiembre 1° y 25, 1879.
110. A.H.de M. Escuadra Nacional, 1879, Doc. 20; Guerra con Chile, 1879, Doc. 54; L.C. N° 301, pp. 35, 36, 44, 51, 52, 54; Factoría Naval de Bellavista, 1879, Doc. 29, 33, 34, 39, 65. DENEGRI..., *Ob. cit.*, cartas del 15, 17 y 20 julio y 8 setiembre, pp. 280, 281, 284, 286, 339. *El Comercio*, julio 7, 1879.
111. A.H.de M. Guerra con Chile, 1879, Doc. 74.
112. A.H.de M. Baterías, 1879, Doc. 67.
113. *Ibídem*..., Doc. 80. AHMP. 1879.1, Lista de Revista, File 14.
114. A.H.de M. Artillería Naval, Columna de, 1879, Docs. 1-4.
115. A.H.de M. L.C. N° 301, p. 255 y 256.
116. A.H.de M. Baterías, 1879, Doc. 59.
117. *Ibídem*..., Doc. 62. *La Patria*, setiembre 27, 1879.
118. A.H.de M. Baterías, 1879, Doc. 64. DENEGRI..., *Ob. cit*...carta del 20 agosto, p. 326. *La Patria*, setiembre 27, 1879.
119. A.H.de M. Baterías, 1879, Doc. 79.
120. *Ibídem*..., Doc. 84.
121. *Ibídem*..., Doc. 95. OLMSTEAD, E.; STARK, W.E; TUCKER, S.C. *The Big Guns, Sea Coast and Naval Cannon.* Museum Restoration Service-Bloomfield, Ont. Alexandria Bay, N.Y., pp. 78, 94 y 95. En este trabajo se consigna que en 1861 solo uno de los dos conocidos cañones Rodman de 20" estaba registrado oficialmente. El otro no lo estaba, pero evidentemente fue vendido al Perú ya fabricado, o se lo fabricó para su venta. Asimismo, que en sus pruebas con varias cargas impulsivas, incluso de una de 200 libras, alcanzó 8,001 yardas (7,313 metros). Más adelante comenta que el primer cañón Dahlgren de 20" fue el llamado "Beelzebub", número de fundición de Fort Pitt 2170, con fecha 5 de mayo 1864. Denominado como "cañón largo", probablemente corresponde a dos planos que muestran un diámetro de 175" o un largo total de ánima de 11.7 calibres, que incluye una recámara semiesférica alargada de 15" de largo. Inspeccionado el 27 de abril de 1865, "Beelzebub" no tuvo N° de Registro y quedó en la fundición para ser reemplazado "libre de costo" por uno de los dos pedidos el 3 de julio de 1866. La Fundición Fort Pitt lo vendió a (Zeno) Secor & Co., quien antes del 15 de diciembre de 1865 "lo revendió al Gobierno

peruano". De él se ha informado por dos veces que estuvo incluído en las fortificaciones de Callao, Perú, junto con un cañón Rodman de 20" que no aparece en los registros de Artillería del Ejército de Estados Unidos. Ambos cañones reaparecen en otro informe de 1892 sobre las defensas de Caldera, Chile: "Un parque de reserva en el terreno de la compañía ferrocarrilera tenía dos cañones de 20", de avancarga, ánima lisa (Fort Pitt Foundry), siete de 15", de avancarga, ánima lisa (Fort Pitt Foundry). Estos cañones fueron capturados de los peruanos". "Beelzebul o Belcebú", es el nombre que en el Nuevo Testamento se da al diablo (Mateo 10, 25). Otro párrafo comenta sobre el cañón Dahlgren de 15" como sigue: "Dirección de Armas- Cañón de 15" Largo, "Nuevo Modelo" de 43,000 libras, llamado algunas veces "cañón largo". Los Números de Registro para este grupo van desde 35 hasta 100 inclusive. En informes de 1880, 1885 y 1892 se comentó que algunos rechazados fueron vendidos al Gobierno del Perú. Sigue: "Dirección de Armas. Cañón Bombero de 15" aceptado en 1870. "Los N° 50 y 51 del "Nuevo Modelo" pueden estar en el ex-USS *Catawba* y los N° 52 y 53 en el ex-USS *Oneota*. Ambos buques fueron vendidos al Perú habiéndose informado que fueron autohundidos frente al Callao (sic) para evitar su captura cuando terminó el conflicto entre Chile y Bolivia". Esto merece aclaración. El *Manco Cápac* se autohundió en Arica y el *Atahualpa* en el Callao. De lo que antecede esta claro que solo los cañones Dahlgren de 20" recibieron apelativos diabólicos y por lo tanto, el "Belcebú" sobre el que informa J.B. Huertas no fue RODMAN sino DAHLGREN.

122. A.H.de M. Baterías, 1879, Doc. 118. *La Patria*, setiembre 29; noviembre 28, 1879.
123. AHMP. Paquete 1879.1, Listas de Revista, File 19. *La Patria*, diciembre 9, 1879.
124. *El Peruano*, julio 28, 1879.
125. *Ibídem*..., agosto 12, 1879.
126. *Ibídem*..., julio 31, 1879. PAZ SOLDÁN..., *Ob. cit.*, pp. 196-202. AHUMADA..., *Ob. cit.*, Tomo I, pp. 427, 428. BULNES, Gonzalo... *Ob. cit.*, Tomo I. p. 228. DENEGRI..., *Ob. cit.*, carta del 20 de julio, pp. 283, 285. CHRISTIANCY, Isaac P. *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 (M.S.P.U.S.A), pp. 250-254. *El Comercio*, julio 18, 1879. *El Mercurio*, 17, 19, 20 y 21 de julio, 1879, en el Centenario. *La Patria*, julio 18 y 21, 1879.
127. *El Peruano*, julio 31, 1879, partes del Comandante General de la 2da. División Naval, capitán de navío A. García y García al Director General de la Guerra, Arica, julio 25, 1879; del Comandante de la *Unión*, capitán de navío N. Portal al Comandante General de la 2da. División Naval, en la mar, julio 23, 1879; del Comandante General de la 2da. División Naval al Director Supremo de la Guerra, Arica, julio 25, 1879. CENAPE..., *Ob. cit.*, pp. 85-95: Parte múltiple del Comandante General de la 1ra. División Naval, capitán de navío M. Grau, Arica, julio 25, 1879, al Director Supremo de la Guerra, al Director de Marina, y al Comandante General de Baterías de Arica. A.H.de M. Guerra con Chile, 1879, Doc. 57. AHMP. Supremo Director de la Guerra 1879.4. Oficio del Secretario de la Suprema Dirección de la Guerra, M. Álvarez al Ministro de Guerra y Marina, Arica, julio 17, 1879. CAMPO, José R. del. *Campaña Naval 1879*. Lima-Perú, 1976. Serie/Crónicas y Testimonios. IEHMP, pp. 116-129, a bordo de la *Unión*, al ancla Arica, julio 25, 1879 para *El Comercio* de Lima. *El Peruano*, agosto 1° y 23, 1879. STORACE..., *Ob. cit.*, pp. 46-51. AHUMADA..., *Ob. cit.*, Tomo I, pp. 431, 435, 437, 438, 440, 443, 458, 459. DENEGRI..., *Ob.*

cit., cartas del 16, 17 y 23 de julio, pp. 282, 283, 285, 289. BULNES..., *Ob. cit.*, Tomo I, pp. 223, 228, 230, 231, 233. FUENZALIDA, R. *La Armada de Chile. Desde la Alborada al Sesquicentenario*. Santiago, Chile, 1975. Tomo II, pp. 729-736. *Boletín de la Guerra del Pacífico, 1879-1881*, pp. 261-262. Lista de Revista del *Huáscar*, Arica, julio 15, 1879. Estado General del *Huáscar*, Arica, julio 31, 1879. MELO, Rosendo..., *Ob. cit.*, p. 117. *El Mercurio*, sábado 21 de julio, y jueves 23 de agosto, 1879, en el Centenario. *La Patria*, julio 25, 26, 31; agosto 1°, 5, 7, 1879. *Diario de Bitácora del Huáscar*, p.4, acuerdo de luces nocturnas. "La *Unión* navegará llevando la derrota. Durante la noche la *Unión* llevará luz clara a popa, y el *Huáscar* gobernará enfilando con ella a distancia prudente; pero si el *Huáscar* se aleja, la *Unión* disminuirá su andar. Si la *Unión* exhibe a popa a babor o a estribor una luz roja, significará que hay buque sospechoso a la vista por ese lado, y si pone la verde a estribor o babor dejando siempre la clara al medio, indica que es enemigo el que está a la vista, y si se presume que sea uno de los blindados, se separarán del enemigo conservando un convoy estrecho. Las señales se contestarán con las mismas luces que se dan, esto es, rojo con rojo, verde con verde; pero de modo que solo sean visibles por el lado opuesto al enemigo. Si fuese el *Huáscar* el que avistase un buque, lo avisará a la *Unión* exhibiendo dos faroles claros, uno sobre otro por la amura opuesta a la que, en que se vé el buque. Si la *Unión* avista luces de vapor, se apartará de su curso hasta dejarlo pasar franco. En caso de falsa alarma, la *Unión* dispara un cohete que contestará el *Huáscar* con otro cohete viniendo a seguir su derrota a la popa de la *Unión*, que ya tendrá su farol en este sitio. Si el *Huáscar* o la *Unión* necesita parar su máquina, disparará dos cohetes; pero si tuviesen una descomposición violenta exhibirá una luz de bengala. La *Unión* y el *Huáscar* en uno y otro caso contestarán con la misma señal. Al estar listos lo avisarán con tres destellos que contestados, es la señal de movimiento".

128. *El Peruano*, julio 19, 21, 25, 26, 29, 31; agosto 11, 12, 18, 25, 29, 1879. *El Comercio*, julio 29, 31; agosto 3, 5, 25, 27, 1879. PAZ SOLDÁN..., *Ob. cit.*, pp. 203-212, 849. CENAPE..., *Ob. cit.*, pp. 87, 92, 93, 95. DENEGRI..., *Ob. cit.*, pp. 290, 292, 293, 295, 296, 302, 306, 307. CAMPO, J.R. del..., *Ob. cit.*, pp. 130-132. STORACE..., *Ob. cit.*, pp. 46-52. AHMP. Supremo Director de la Guerra, 1879.4. A.H.de M. Guerra con Chile, 1879, Doc, 57. LE DANTEC, capitán de fragata A.R.CH. G.L. *Guerra del Pacífico. Análisis Logístico de las Primeras Operaciones Navales*. En: *Revista de Marina de Chile*, 1987, N° 737, p. 347. BULNES, G..., *Ob. cit.*, Tomo I, p. 234-235. FUENZALIDA..., *Ob. cit.*, Tomo II, pp. 730-737. AHUMADA... *Ob. cit.*, Tomo I, pp. 433-437, 440-442, 449-451; Tomo IV, p. 200; Tomo V, pp. 45-46; Tomo VI, pp. 28-31; CHRISTIANCY..., *Ob. cit.*, pp. 254-255. MELO..., *Ob. cit.*, p. 119. A.H.de M. L.C. N° 301, pp. 55 y 146; L.C. N° 327, p. 367; Capitanías, 1879, Doc.100. A.G.N. L.C. H4-612. Oficio del Ministro de Hacienda al Cajero Fiscal del Callao. Lima, octubre 1°, 1879, p. 336. *El Peruano*, agosto 1°, 4, 8 (contiene la traducción al inglés del parte de Grau del 25 de julio), 19, 29; setiembre 1°, 1879. *La Patria*, agosto 9, 19, 28, 1879. *El Mercurio*, en el Centenario, 23, 24, 25, 28, 29, 30 y 31 de julio, 1°, 2, 4, 5, 6, 7, 11, 20, 21, 22, 26 de agosto, 1879. Las razones de la Comisión de Premios de la Cámara de Diputados para proponer el ascenso de Grau, el 12 de agosto de 1879, fueron: "Señor, la proposición suscrita por los honorables diputados Unzueta, Valle, Elías, Machuca y Vega, Canevaro, Manzanares, Eguiguren y Moreno Maíz, para que se conceda la clase de contralmirante al capitán de navío don Miguel

Grau, y otros premios a los jefes, oficiales y tripulantes del monitor *Huáscar,* por los hechos heroicos que han realizado en los combates de Iquique y Antofagasta, y por el modo glorioso con que han mantenido la honra de nuestro pabellón, donde quiera que lo haya ostentado esa nave, ya sea al frente de la poderosa escuadra chilena, ya en los puertos artillados del enemigo; responde al sentimiento general de la nación, y viene a formular una idea que se halla en la conciencia de todos y cada uno de los peruanos. El comandante del *Huáscar,* interpretando fielmente las órdenes e instrucciones del Supremo Director de la Guerra, y dándoles estricto cumplimiento, con su pericia generalmente conocida, y una audacia nada común, ha levantado cubierto de gloria el pabellón nacional, como lo expresan muy bien los autores del proyecto; y lo ha hecho no solo desafiando la superioridad de la escuadra chilena, batiéndose con ella donde la ha encontrado, desconcertando sus planes y paralizando sus movimientos, sino por el notable contraste que ha presentado al mundo entero ese digno jefe, en el modo generoso como ha practicado las hostilidades que ha tenido que ejercitar, comparado con los actos inicuos y de repugnante barbarie que han cometido las naves chilenas en nuestras costas indefensas. En efecto, el comandante Grau se dirige al puerto de Iquique en la mañana del 21 de mayo para batir a la escuadra chilena y obligarla a levantar el bloqueo; y no encontrando en la rada sino dos buques, intima rendición al más fuerte de ellos y se vé precisado a emplear el ariete de su nave para poner término al combate y continuar las operaciones que se le habían ordenado; pero apenas recibe el buque enemigo el golpe que había de sepultarlo en el abismo, el jefe victorioso da pábulo a sus nobles instintos, empleando todos los elementos de que podía disponer para salvar más de un centenar de tripulantes de la nave vencida, en los momentos mismos en que nuestros náufragos de la *Independencia* eran cruelmente asesinados por los tripulantes de un buque fugitivo, que debió su salvación a la fatal encalladura de nuestro blindado. En el puerto de Antofagasta, el comandante Grau, se acerca a las baterías del enemigo, las desafía, rompe sus fuegos sobre ellas, obligándolas a suspender los suyos en señal de rendición; y después de practicar algunos actos de hostilidad, regresa al día siguiente hasta ponerse a tiro de pistola de los fuertes, sin que el enemi go diera señales de vida, sufriendo aún las consecuencias del espanto que le había infundido la víspera nuestro monitor. Pero en donde probó el denodado comandante Grau su pericia y arrojo, fue indudablemente en el combate frente al puerto de Iquique, en la madrugada del 10 de julio. Cumpliendo las órdenes superiores, se dirige el 9 en la noche a ese puerto a sorprender a la escuadra enemiga que sostenía el bloqueo y no encontrándola en la rada continuó su marcha hasta dar con el convoy compuesto de un blindado, dos corbetas y un transporte. Fácilmente hace rendirse a éste; traba combate con una de las corbetas, a la que iba a hacer víctima con el ariete del monitor cuando se encuentra rodeado por los demás buques. Se abre paso entre ellos, sosteniendo los fuegos contra todos, maniobra con tal audacia, que desconcierta al enemigo, le causa algunas averías, y regresa ileso al puerto de Arica a dar cuenta de su comisión. No es menor el denuedo empleado por ese digno jefe en las varias expediciones que ha hecho sobre el litoral de Chile, apresando buques y destruyendo elementos al enemigo al alcance de los tiros de sus cañones, y sin practicar ninguna hostilidad que repugne a la civilización. Esta serie de hechos con que el comandante Grau ha enaltecido el valor y la cultura de los marinos del Perú,

le han merecido el aplauso de la opinión pública; y los representantes de la nación, fieles intérpretes de ese sentimiento, se han apresurado a formularlo, otorgando a tan esclarecido jefe el galardón a que se ha hecho acreedor. Vuestra comisión abunda en los sentimientos que han inspirado a los autores del proyecto; pero desea que ese ascenso, debido al mérito y que está ya decretado por la sanción pública, revista un carácter legal, y no dé lugar a competencias que podrían retardarlo. La facultad de otorgar el ascenso a la alta clase de general no pertenece exclusivamente al Congreso; y no puede ejercitarse con prescindencia del Poder Ejecutivo. Así lo determina el artículo 59 de la Constitución, estableciendo en la atribución 13a. que "corresponde al Congreso aprobar o desaprobar las propuestas que, con la sujeción a la ley hiciese el Poder Ejecutivo, para generales del ejército y de la marina, y para coroneles y capitanes de navío efectivos". El Gobierno, como las Cámaras y el país entero, no puede menos que reconocer los méritos contraídos por el comandante Grau en los gloriosos hechos que quedan marcados, y no debe ponerse en duda que se apresurará a secundar los deseos de la nación, ejercitando las atribuciones que le conceden las leyes. En cuanto a la medalla que se decreta en el art. 2do. del proyecto para los demás jefes, oficiales y tripulantes del monitor *Huáscar*, cree vuestra comisión que ella debe reservarse para que la concedáis cuando termine la guerra, de manera que puedan ostentarla con orgullo, después de la victoria, los que supieron defender con brío y abnegación la honra de su patria y la justicia de su causa. En vista de las razones expuestas, vuestra comisión opina que prestéis vuestra aprobación al presente proyecto, con las modificaciones siguientes en la parte resolutiva etc...".

129. *Boletín de la Guerra del Pacífico*, pp. 264, 265, 322. AHUMADA..., *Ob. cit.*, Tomo I, p. 212; Tomo II, pp. 40, 41, 45; Tomo V, pp. 16-18; Tomo VII, pp. 28, 31, 61. FUENZALIDA..., *Ob. cit.*, Tomo II, pp. 739, 742, 743, 747-749. BULNES, G..., *Ob. cit.*, Tomo I, pp. 221-224, 226, 228, 229, 236, 244, 245, 246, 251, 252-255, 256, 257. LE DANTEC..., *Ob. cit.*, pp. 357-361, 363, 364. DENEGRI..., *Ob. cit.*, cartas del 17, 23, 25, 29, 30 de julio y 3 de agosto, pp. 284, 287, 292, 296, 298, 300. *El Comercio*, julio 1°, 1879. *El Peruano*, agosto 5, 8, 29, 1879. *El Comercio*, Crónica de la Guerra XLIV agosto 6; IL agosto 15; L agosto 17; LI agosto 20, 1979. *El Mercurio*, En el Centenario, 15, 16, 18, 20, 21, 25, 26, 28, 29, y 30 de julio; 2, 4-13, 16, 18, 22, 24-27, 29 y 31 de agosto; 2, 4-8 de setiembre, 1879.

130. CENAPE..., *Ob. cit.*, p. 95.

131. CENAPE..., *Ob. cit.*, pp. 96-100. DENEGRI..., *Ob. cit.*, carta del 6 de agosto, 1879, p. 302. PAZ SOLDÁN..., *Ob. cit.*, pp. 213-219. *Boletín de la Guerra del Pacífico*..., *Ob. cit.*, pp. 322, 323, 403. DENEGRI..., *Ob. cit.*, carta del 7 de agosto, 1879, p. 305. VEGAS, Manuel I. *Historia de la Marina de Guerra del Perú*. 2da. edición 1973. p. 223. *El Peruano*, agosto 8 y 18, 1879. *El Comercio*, Crónicas de la Guerra, XLIV agosto 6; XLVII agosto 11, 1979. AHUMADA..., *Ob. cit.*, Tomo VI, p. 524. *La Patria*, agosto 12, 1879.

132. AHUMADA..., *Ob. cit.*, Tomo III, pp. 68-70. PAZ SOLDÁN..., *Ob. cit.*, pp. 208-212. CAMPO J.R. del..., *Ob. cit.*, pp. 142-154. *El Comercio*, setiembre 19, 1879. STORACE..., *Ob. cit.*, pp. 53-60. DENEGRI..., *Ob. cit.*, carta del 3 setiembre, 1879, p. 336. VEGAS..., *Ob. cit.*, p. 228. *El Peruano*, setiembre 22, 1879. A.H.de M. *Rímac*, vapor, 1879; Expediente Personal del capitán de navío Aurelio García y García, f. 78. *El Comercio*, agosto 3, 1879; Crónicas de la Guerra, LI agosto 20, 1979. En su declaración de 20 de enero de 1880 sobre el uso de la

bandera francesa al llegar a Punta Arenas, García y García se expresó como sigue: "Muy cerca nos hallábamos ya del establecimiento de Punta Arenas, colonia chilena en la rada del mismo nombre, único lugar habitado por gente civilizada en todo el Estrecho de Magallanes, y por consiguiente el único también donde era posible obtener noticias precisas sobre el buque en cuya solicitud íbamos. Siendo ésta una población enemiga, en la que no se tenía la menor sospecha respecto de nosotros, había que procurar que no fuésemos conocidos, a fin de establecer la comunicación que nos permitiera obtener de los neutrales los datos que necesitábamos. En tal virtud, conforme a las reglas aceptadas del derecho marítimo, siguiendo las prácticas universales en la guerra de mar, y haciendo uso de la facultad que me concuerdan las Ordenanzas Generales de la Armada Naval en el el artículo 8° del Tratado 4°, Título 1°; y el artículo 7°, del Título 29 de la Ordenanza Naval de 1802, ordené que fuese izada la bandera francesa al pico de mesana. La circunstancia de ser la *Unión* construída en los astilleros de esa nación, facilitaba el confundir su estilo y línea de carena. Así penetramos a la rada de Punta Arenas donde no se hallaba ningún buque de mar. Era la 1.20 p.m. Tres cuartos de hora habían transcurrido sin que se notase de tierra apresto ninguno para comunicar con el buque. Ordené entonces que se izase el pabellón nacional afianzándolo al mismo tiempo que se arriaba la bandera francesa usada hasta ese instante como estratagema de guerra". En otro párrafo sobre reconocimiento de la corbeta, dice. "Supe por este caballero (el Vice-Cónsul de S.M.B.) que la corbeta había sido conocida desde que pudo ser distinguida con claridad, por un marinero domiciliado en tierra y antiguo tripulante de la *Unión* en la época de la guerra con España". García y García concluía su declaración al Comandante General de Marina, como sigue: "La relación fiel y completa que va hecha del viaje de que me ocupo, pone de manifiesto cuanto en él ocurrió, y así dejo expedido el informe que esa Comandancia General se sirve pedirme en el decreto precedente, motivado por el oficio que le antecede, y en cual se hace referencia a aseveraciones de la prensa chilena que aun cuando siempre se exhibe apasionada o calumniante en todo lo relativo al Perú, es la primera vez que tengo noticia haya asegurado que la *Unión* en su viaje a Magallanes, amenazara a las autoridades de Punta Arenas y con bandera francesa de bombardear ese puerto si no se le proporcionaba los víveres que necesitaba". El Comandante General de Marina, capitán de navío José M. García elevó este informe (del cual solo se ha transcrito la parte en cuestión) el 23 de enero de 1880 al Secretario de Estado en el Despacho de Marina, capitán de navío Manuel Villar, quien a su vez lo tramitó el 29 de enero al Secretario de Estado en el Despacho de Relaciones Exteriores, expresando no ser "ciertas las aseveraciones de la prensa chilena, respecto a las amenazas que supone hechas por dicha corbeta a las autoridades de Punta Arenas, manteniendo izado el pabellón francés, que solo fue enarbolado por poco tiempo, como estratagema de guerra, permitida por las reglas aceptadas del derecho marítimo y las prácticas universales en la guerra de mar, y con la facultad que conceden a los comandantes de buques los artículos de las Ordenanzas Navales". Es también interesante la descripción de J.R. del Campo sobre el encuentro con los nativos fueguinos, que dice así: "Habíamos caminado una hora, cuando se mandó parar la máquina para que atracaran al costado de la corbeta dos canoas tripuladas por salvajes de la Tierra del Fuego, a los que se dió ropa, galletas, tabaco y otros artículos. Estos

salvajes son de rostro horripilante, algo parecidos a los chinos; hacen excursiones en pequeñas canoas de cuero y llevan en el fondo de ellas una fogata que les sirve de cocina y estufa. Las mujeres, casi desnudas, son las que bogan y llevan consigo a sus hijos, en la misma desnudez que cuando los dan a luz, pues no los cubren siquiera con un harapo que los preserve de la intemperie y los abrigue del frío, que es tan intenso en esas regiones. En cambio, los hombres están vestidos regularmente. Para preservarse del frío, estos salvajes se untan el cuerpo con grasa de lobo, que les da un hedor nauseabundo. No sé si es compasión o repugnancia lo que inspira esa raza, más parecida a los animales que a los seres humanos. Sus gesticulaciones, sus aullidos, todo revela en ellos la especie a que pertenecen". Interesante es también la mención que hace del Campo de una traducción para la Escuadra del Perú, hecha por el capitán de corbeta Elías Aguirre de la publicación *Apuntes para la Navegación del Estrecho de Magallanes* del capitán R.G. Mayne, de la Marina Real Inglesa, y que en alguna medida sirvió para este viaje a Punta Arenas, como más adelante se consigna.

A continuación se transcriben algunos párrafos del parte del capitán de navío N. Portal comandante de la *Unión*, al Mayor de Órdenes de la 2da. División Naval, capitán de fragata G. Pérez, que aparecen como notas del capitán de navío J.J. Elías en el *Diario* de Storace, parte que no ha sido habido: "El 31 de julio a las 2.30 a.m. zarpamos del puerto de Arica, ocultándose las luces de reglamento y observando la mayor vigilancia se hizo rumbo conveniente para separarnos de la costa. Durante ese día se cerraron las portas después de descargar y aceitar la artillería y se arregló el buque a son de mar. En los días transcurridos hasta el 5 de agosto último, se navegó en el segundo cuadrante, siendo los vientos del mismo, variables y generalmente flojos; la marcha del buque no bajó de 8 millas ni excedió de 9 millas por hora, funcionando la máquina a cuatro calderas con 13 libras de presión, haciendo la hélice un término medio de 55 revoluciones por minuto. El tiempo que hasta entonces había sido bonancible se descompuso: el viento refrescó hasta hacerse duro y la mar, que era de través, se hizo gruesa; la máquina se auxiliaba dando las cuchillas-velas según las circunstancias; al amanecer roló el viento al tercero y cuarto cuadrante y entonces se orientaron el trinquete y velacho, únicas velas redondas de que dispone el buque. El 9, siendo el viento favorable a nuestra derrota, se mandó parar la máquina y poner los fuegos atrás (embancar), pero al amanecer del día siguiente (10) quedamos en calma y hubo de continuar navegando a vapor; en la noche, que era muy oscura, fue avistado un vapor por nuestro costado de babor navegando con rumbo al norte". Otro párrafo dice: "En la mañana del 13 refrescó el viento del Norte con mar gruesa y tiempo nublado y lluvioso, anunciando el barómetro temporal del Sur; al mediodía el viento era frescachón a rachas y se tomaron dos rizos al velacho y uno al trinquete; más tarde roló el viento al SW, y se convirtió en temporal; el aparejo de cruz fue entonces aferrado por escasear el viento y no poder gobernar al rumbo; en la noche amainó el viento. La costa norte del Estrecho de Magallanes fue avistada y más tarde los islotes Evangelistas de la entrada. En el día 13 a las 4.30 p.m. se embocó el Estrecho y no siendo conveniente tomar fondeadero por la oscuridad de la noche, nos aguantamos voltejeando entre cabo Parker y la punta San Félix". Otro párrafo dice: "Atendido a la poca cantidad de carbón que existía a bordo, el 25 (de agosto) se mandó apagar las hornillas a la altura

de la isla Mocha y orientándose el aparejo convenientemente navegamos de bolina; al día siguiente refrescó el viento de proa y fue necesario capear para no perder camino; y sea de este modo o en calmas, permanecimos hasta el 5 del presente (de setiembre), en que sopló fresco del SE".

Los datos astronómicos que se muestran en el dibujo ampliado del tránsito de la *Unión* por el estrecho de Magallanes, corresponden a la Hora Civil de Punta Arenas. Las horas consignadas en los informes del viaje, corresponden a la Hora Civil de Arica, que se diferencia de la de Punta Arenas en solo tres (+3) minutos, que para los fines de la navegación no era vital. Este supuesto de conservación de la Hora Civil de Arica, por parte de los buques peruanos con base en dicho puerto, se fundamenta en el *Diario de Bitácora del Huáscar*, p. 258, correspondiente a la guardia de 4-6 p.m. del domingo 17 de agosto, fondeado en Arica, que registra: "5h 49m p.m. arría pabellón al ocaso del sol", como era y sigue siendo costumbre, y que corresponde con la Hora Civil local calculada para dicho fenómeno en ese puerto.

Para la travesía por el estrecho de Magallanes, se ha consultado la obra: *Apuntes para la navegación del estrecho de Magallanes y los canales que conducen al golfo de Penas*, por el capitán de la Real Marina Inglesa R.C. Mayne, y traducida al español por el capitán de corbeta Elías Aguirre, Lima 1874, Imprenta del Estado, calle de La Rifa nº 58. En esta obra no figura puerto Estrecho. Sin embargo cabe suponer fuera alguna caleta entre Gallant y Borja, antes de ingresar a paso Tortuoso en ruta al Pacífico.

133. A.H.de M. Guerra con Chile, 1879, Doc. 64.

134. AGRE. Legación del Perú en Londres, Oficios Nº 53 y 60, Reservados, del 16 de mayo y 1º junio, 1879, al Ministro de Relaciones Exteriores. A.H.de M. Guerra con Chile, 1879, Doc. 67; L.C. Nº 301, p.88; *Unión*, corbeta, 1879, Doc.127. BEDFORD, National Maritime Museum, Londres. *Diario Personal*, BED/6, 1879. En: Biblioteca Instituto Estudios Histórico-Marítimos del Perú. YÁBAR, Francisco. *Las Fuerzas Sutiles y la Defensa de Costa en la Guerra con Chile.* Lima 2001, pp. 143-146 para el Torpedo Harvey. El texto del contrato con Frederick Harvey, decía como sigue: "El Gobierno peruano representado por don Bernardo C. Canevaro y el capitán de navío don Ruperto Alzamora, por una parte y por la otra el capitán Federico Harvey han hecho hoy 12 de mayo de 1879 el siguiente contrato con las condiciones que expresa:

1º. El capitán Federico Harvey se compromete a servir al Gobierno peruano con el objeto de dar instrucción en el manejo de los torpedos ofensivos conocidos con el nombre de torpedos de mar de Harvey. Se sobre entiende que el capitán Harvey no acepta empleo militar ni naval en el servicio del Perú, pero en todos los asuntos concernientes a la obligación a que se compromete será guiado por el Oficial Naval más antiguo a cuyas órdenes se le coloca con el objeto de instruir a los oficiales.

2º. El capitán Federico Harvey se embarcará para el Callao en el primer vapor que sale de Southampton el 2 de junio entrante y se compromete a permanecer dos meses en el Perú instruyendo a los oficiales navales. Caso de que sus servicios se necesitasen por más tiempo, el presente contrato se extenderá por un mes más de residencia en el Perú bajo las mismas condiciones que más adelante se dirán.

3º. El capitán Harvey tendrá el sueldo mensual de 150£ pagaderas mensualmente a sus agentes en Londres los Srs. Haines Bachelor y Cia., 110 calle

de Cannon, empezando a correr desde el 1° de junio hasta su regreso a Inglaterra, regresando por línea directa sin dilación de su parte.

4°. El Gobierno peruano proveerá al capitán Harvey con un pasaje de regreso de 1ra. clase y le dará dos meses de sueldo adelantados una semana antes de salir de Southampton. En caso de que los servicios del capitán Harvey no fueren necesarios antes de su partida él devolverá el dinero que se le adelante.

5°. Desde el día de hoy hasta su partida el capitán Harvey ayudará a los agentes peruanos en la inspección del material de torpedos que debe ser entregado y enviado al mismo tiempo que él o antes si es posible de suerte que la enseñanza comience inmediatamente que él llegue al Perú.

6°. El Gobierno peruano le compra al capitán Harvey las baterías y demás cosas comprendidas en la siguiente lista por la suma de 100£

3 Baterías	45£
1 Cable eléctrico de remolque	15£
1 Puente de Wheaston	8£
1 Galvanómetro	?

(Sigue la certificación del Cónsul General del Perú en Londres)".

El texto del contrato con George Futte, ayudante del Capitán Harvey, decía como sigue:

"El Gobierno del Perú, representado por el capitán de navío Sr. Ruperto Alzamora por una parte, y Mr. G. Futte por la otra, han convenido:

1°. El Gobierno del Perú contrata los servicios de Mr. G. Futte por el tiempo de tres meses, con residencia en el Perú, como ayudante del instructor de torpedos, bajo las órdenes del oficial que el Gobierno del Perú tenga a bien nombrar.

2°. El Gobierno del Perú se compromete desde luego a pagar al dicho Mr. G. Futte la suma de veinte libras esterlinas por cada mes calendario y su pasaje de venida y regreso a su país.

3°. Mr. G. Futte recibirá dos meses de sueldo, adelantados, una semana antes de salir de Inglaterra.

4°. Mr. G. Futte deja establecida en Londres una asignación mensual de doce libras esterlinas en favor de su esposa, pagaderas a los señores Haines Batchelor & Co. (110 Cannon Street), cuya suma de doce libras esterlinas le serán deducidas de su sueldo, cualquiera que sea el lugar donde lo reciba.

5°. En caso que los servicios de Mr. G. Futte no se necesitaren y quedase sin efecto este contrato, devolverá la suma adelantada, con deducción de los pocos gastos que hubiera hecho.

6°. Mr. G. Futte está dispuesto, a la terminación de este contrato por tres meses, a celebrar uno nuevo, si así conviniese a sus intereses. Londres, mayo 27 de 1879. Firmado *GEORGE FUTTE*. Firmado *RUPERTO ALZAMORA*.

Manuel de la Quintana, Cónsul General del Perú. Certifico: que los SS. capitán de navío D. Ruperto Alzamora y Mr. George Futte han firmado, en mi presencia, este contrato, en triplicado, quedando una copia archivada en este Consulado General del Perú en Londres a veintisiete de mayo de mil ochocientos setenta y nueve".

135. DENEGRI..., *Ob. cit.*, carta del 20 de agosto, setiembre 21, 1879, pp. 327, 344, A.H.de M. L.C. N° 301, p. 95; Mayoría de Órdenes del Departamento, 1879, Doc. 102; Factoría Naval, 1879, Doc. 58. YÁBAR, Francisco..., *Ob. cit.*, p. 66.

136. A.H.de M. L.C. N° 14, p. 61; L.C. N° 94, pp. 540-541; L.C. N° 301, p. 165;

Baterías, 1879, Doc. 75; División Naval del Perú, 1879, Doc. 114. DENEGRI..., *Ob. cit.*, carta del 16 de agosto, p.319. YÁBAR, Francisco..., *Ob. cit.*, p. 199.

137. AGRE. Oficio N° 11 Reservado, del 9 de junio, Nueva York, del Encargado de Negocios del Perú al Ministro de Relaciones Exteriores. A.H.de M. Guerra con Chile, 1879, Docs. 61, 62, 64 y 73; L.C. N° 301, p. 107, 117-118, 165. DENEGRI..., *Ob. cit.*, carta del 17 de julio, pp. 284-285; 30 de julio, pp. 296-299; 3 de agosto, p. 299; 6 de agosto, p. 301; 14 de agosto, p. 316; 20 de agosto, pp. 325-327; 1° de setiembre, p. 356; octubre 24, 1879, p. 363. A.H.de M. L.C. N° 301, pp. 60-62. YÁBAR, Francisco..., *Ob. cit.*, p. 45, 64, 71.
138. DENEGRI..., *Ob. cit.*, carta del 17 de julio, pp. 284-285; 7 de agosto, p. 304; 10 de agosto, pp. 310-312; 14 de agosto, p. 316; 16 de agosto, p. 318; 3, 8 y 21 de setiembre, pp. 337, 339, 340, 343; 9, 12, 13 y 22 de octubre y 4 de noviembre, pp. 351, 354, 357, 359 y 374. AGRE. Copiador A-24, N° 2 de abril 1864-mayo 1880. Asiento N° 46 Reservado, p. 357; Asiento N° .49, p. 360. A.H.de M. L.C. N° 94, pp. 740-741; L.C. N° 301, pp. 246-247; Guerra con Chile, 1879, Doc. 84, con partes de viaje anexos del comandante de la lancha *República*, del comandante de la lancha *Alianza*, del coronel Larrañaga, del comandante del *Talismán*, del Director de Obras de la Factoría Naval y del 1er. Maquinista W. Walker; Mayoría de Órdenes del Departamento, 1879, Doc. 72. MELO..., *Ob. cit.*, Tomo II, p. 148. YÁBAR, Francisco..., *Ob. cit.*, pp. 57, 64, 125.
139. AGRE. Copiador A-24, N° 2, de abril 1864-mayo 1880. Asiento 45, p. 356. AHUMADA..., *Ob. cit.*, Tomo II, pp. 276-278, Parte del teniente M. de la Barrera al Ministro de Guerra y Marina, Callao, diciembre 26, 1879; pp. 412-413; Tomo II, pp. 278 y 280; Tomo III, pp. 36, 37, 40, 42, 62; Tomo V, pp. 41, 42, 43; Tomo VII, pp. 35, 45. LÓPEZ, Jacinto..., *Ob. cit.*, pp. 287-291; MELO..., *Ob. cit.*, Tomo II, p. 154. FUENZALIDA..., *Ob. cit.*, Tomo II, pp. 787-788. VEGAS..., *Ob. cit.*, p. 248. PAZ SOLDÁN..., *Ob. cit.*, pp. 509-510. *El Mercurio*, enero 5, 12, 22, 1879. A.H.de M. Capitanías, 1880, Doc. 65. *La Patria*, noviembre 8, 22, 1879. *El Nacional*, enero 24, 1880. YÁBAR, Francisco... *Ob. cit.*, pp. 148, 166.
140. RAMÍREZ RIVERA, Hugo Rodolfo E. *La isla del Alacrán durante la guerra del Pacífico. Publicación de un archivo peruano inédito 1879-1880.* En: *Revista Chungará*, N° 13, Historia local. Instituto de Antropología, Universidad de Tarapacá, Arica, Taller de la Editorial Universitaria, Santiago de Chile, 1984, pp. 35-52. YÁBAR, Francisco..., *Ob. cit.*, p. 183.
141. DENEGRI..., *Ob. cit.*, carta del 22 de octubre, 1879, pp. 358-359. A.H.de M. Guerra con Chile, 1879, Doc. 87. MELO..., *Ob. cit.*, Tomo 2, p. 148. VALDIZÁN GAMIO, José. En: *Revista de Marina del Perú.* marzo-abril 1956, Vol. 240, Año 41, N° 2; *Ibídem...*, enero-febrero 1962, Vol. 275, año 49, N° 1. Museo Naval del Perú, Nota N° 99 de Compañía de Bomberos del Callao, noviembre 2, 1879. *El Comercio*, octubre 8, 1922. CASTRO HART, Juan Manuel. *El primer submarino peruano.* En: *Revista de Marina.* setiembre-octubre 1939. LEÓN DE LA FUENTE, Enrique. *Medio siglo de navegación submarina en el Perú.* En: Revista *Fanal*, Vol. XVI, N° 61, 1961. *Diccionario Enciclopédico del Perú.* Editorial Mejía Baca, año 1966, pp. 193-194. EGÚSQUIZA, J. *Homenaje a las Fuerzas Submarinas.* En: *Pro-Patria.* Diciembre 1969, p. 11. *La Historia Submarina en el Perú. De Federico Blume a los sumergibles* Ferré y Palacios. En: *El Monitor*, N° 168, julio 1986. JAEGER REQUEJO, Rafael. *Federico Blume Othon. Precursor del Submarino.* En: *Revista de Marina*, marzo-abril, 1987. ORTIZ SOTELO, Jorge. *Historia de los Submarinos.* En: *Revista de Marina*, julio-agosto 1988. FAVERON,

G. y VALLE, G. *Historia de un Submarino Peruano*. En: *Somos*, N° 499, 29 de junio 1996. *Federico Blume: Pionero del Submarinismo americano*. En: Revista *El Mar de Grau y la Marina de Guerra del Perú*, 1987, p. 69. GÁLVEZ VELARDE, Pedro. *Submarinos, minas y brulotes en la Guerra del 79 y sus autores*. En: *Revista del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú*. Enero-jun. 1978, pp. 23-36. A.H.de M. Elías Bonnemaison, Manuel. Colecciones Privadas. Copia Carta Notarial, Lima, 7 de setiembre de 1939 de M. Elías B. al señor Roberto Blume. BASADRE, Jorge. *Historia de la República del Perú 1822-1933*. Lima, 7ma. Edición, 1983, Tomo VI, p. 43. STEWART, Watt. *Federico Blume's Peruvian Submarine*. En: *The Hispanic American Historical Review*, XXVIII, agosto 1948, p. 468-478. En la interesante monografía de Stewart, en el *Relato Blume* p. 469 transcribe lo que sigue:

"Blume resume sus cálculos en estos términos: "En un espacio vacío la velocidad de descenso está dada por la fórmula v=gt , en que g es 9.8 metros por segundo y t en segundos, dando v en metros. Designaremos g=10m para simplificar las demostraciones que pretendo hacer. Supongamos una botella al nivel del mar que desplaza 20 toneladas o 30,000 kilogramos de agua. Si se agrega un kilogramo de peso, ¿cuál será la velocidad de descenso? Sería v= 1/30,000 x 10 x t. Si t=1 segundo v=1/30,000 de un metro, y en ese primer segundo la profundidad a la cual se habría hundido la botella desde la superficie sería 1/60,000 de un metro, por la bien conocida fórmula de $s=g^2t^2$, en donde s es la altura caída en t segundos de tiempo y g=9.8m, digamos 10m., pero en este caso 10/30,000. Después de 10 segundos ¿a qué profundidad habría descendido? $s=10/2 \times 10^2 \times 1/30,000 = 1/60$ de un metro, pues en el caso de la supuesta botella que desplaza 30 toneladas y se hunde con un peso extra de 1 kilogramo, g= 10/30,000. ¿Cuál sería la profundidad que descendería en 5 minutos, con un peso agregado de 1 kilogramo? $s= ½ \times 10/30,000 \times (5 \times 60)^2 = 15$ metros. La botella puede estar hundiéndose durante 5 minutos sin bajar a más de 15 metros desde la superficie. En efecto, no alcanzará esa profundidad, pues hay que tomar en cuenta también la resistencia del agua, que como bien se sabe aumenta con el cuadrado de la velocidad". BLUME, Federico. Biblioteca Nacional. Archivo Piérola. Carta al Jefe Supremo Dr. N. Piérola, 10 de enero de 1881; Caja N° 43, Carta al Presidente N. Piérola, 28 de setiembre de 1880. ECHEGARAY, Archivo Piérola. Biblioteca Nacional. Caja N° 43, N° 109, Sección Fomento, Resolución del 3 de setiembre de 1880. BLUME Y DIXON, J.F. Carta en *El Comercio* del 14 de octubre de 1953, y artículo del periódico sobre submarino Blume. BOYTON, Paul. Archivo Piérola. Traducción carta al Jefe Supremo Dr. N. de Piérola, 5 de enero de 1881, por el sargento mayor Raybaud; recortes de periódicos con avisaje sobre aventuras de Paul Boyton, su equipo de balsa inflable y vestuario de goma. A.H.de M. Mesones y Burga, J. Antonio. Expediente Personal. YÁBAR ACUÑA..., *Ob. cit.* pp. 132, 574 y 587, con Anexo N° 9, carta de F. Blume a testigos 17 setiembre, 1879, p. 633, 634; Anexo N° 10, carta de F. Blume a Gral. Prado, 17 setiembre, 1879, p. 635; Anexo N° 11, carta de F. Blume a Director de Marina, 6 noviembre, 1879, p. 636; Anexo N° 12, carta de F. Blume a N. Piérola, 28 setiembre, 1880, p. 637-638; Anexo N° 13, carta de F. Blume a N. Piérola, 10 enero 1881, p. 639-640.

142. RODGERS, R.P..., *Ob. cit.*, Microfilm N° 52.

143. CENAPE..., *Ob. cit.*, pp. 104-111, 113. Museo Naval del Perú: Original del parte del comandante Miguel Grau al capitán de navío Director de Marina del Ministerio de Guerra y Marina, Arica, agosto 31 de 1879. AHUMADA..., *Ob. cit.*,

Tomo I, pp. 466-468, 472, 524; Tomo II, pp. 48-49; Tomo V, Apéndice XV, pp. 14-15. *La Patria*, agosto 11, 25, 28; setiembre 2, 3, 7, 9, 15, 19, 20, 22, 27, 30; octubre 1°, 1879. PAZ SOLDÁN..., *Ob. cit.*, pp. 218, 219, 226. BULNES..., *Ob. cit.*, Tomo I, pp. 238-241, 255-268. FUENZALIDA..., *Ob. cit.*, Tomo II, pp. 739-740, 743-748, 752 y 753. VEGAS..., *Ob. cit.*, pp. 223-228. MELO..., *Ob. cit.*, Tomo II, pp. 123-127. BASADRE..., *Ob. cit.*, Tomo VI, pp. 61, 65, 66. *El Peruano*, setiembre 2, 4, 5, 9, 13, 18, 23, 26, 27, 1879. DENEGRI..., *Ob. cit.*, pp. 329, 332, 333, 336, 340. A.H.de M. Expediente Personal de Manuel Fermín Diez Canseco Coloma, ff. 3 y 4. CARVAJAL, Manuel Melitón. *"Reseña de la Campaña Naval del* Huáscar *contra Chile en 1879"*. En: *Revista de Marina del Perú*. Año VI. Octubre, noviembre y diciembre de 1921, pp. 423 y 424. *Diario de Bitácora del* Huáscar, p. 273. LÓPEZ, Jacinto. *Ob. cit.*, 123, 340. GRAY, Edwin. *El arma diabólica. Robert Whitehead y la historia del torpedo*. Naval Institute Press, Annapolis, Maryland, 1991, pp. 118-121. JOLIE, E.W. *A Brief History of U.S.Navy Torpedo Development*. Naval Underwater Systems Center. Weapon Systems Center, Newport Laboratory, september 15, 1978, p. 14. BRADFORD, R.B. Lieut. Cmdr. U.S.N. *Notes on Movable Torpedos. Part Second*. U.S. Torpedo Station. Newport, Rhode Island, March 1880, pp. 97-137; 141-151. P.R.O. Londres: F.O. 61 319, X/L 01030, p. 166. Biblioteca Nacional del Perú. Archivo Piérola, caja N° 29. Informe de Stephen Chester al Secretario de Guerra, del 03 febrero de 1880, p. 5. Sobre ataque de torpedo Lay en Antofagasta el 23 de agosto de 1879.

144. STORACE..., *Ob. cit.*, pp. 60-63; A.H.de M. Expediente Personal de Aurelio García y García, f. 79. *Rímac*, vapor, 1879, Docs. 1, 5, 6, 11, 14, 18; *Unión*, corbeta, 1879, Doc. 95; Guerra con Chile, 1879, Docs. 60, 78 y 79; L.C. N° 301, pp. 136-137; L.C. N° 14, pp. 69, 72, 73, 78, 79, 82, 83. CENAPE..., *Ob. cit.* pp. 111-116, 122, 123. DENEGRI..., *Ob. cit.*, pp. 280, 299, 300, 315, 316, 321, 335, 338, 341, 343, 347, 348. PAZ SOLDÁN..., *Ob. cit.*, pp. 228, 230. AHUMADA..., *Ob. cit.*, Tomo I, pp. 524-525. *La Patria*, setiembre 19 y 25 (ficha 196), octubre 7, 1879, que consignan aspectos administrativos, los requerimientos de personal y logísticos para alistamiento del *Huáscar* durante setiembre 1879.

1. A la Comandancia General de Baterías en Arica
   a. Asuntos de personal

      5 de setiembre: Pidiendo que se reemplace a los tres individuos de la Columna Constitución que están internados en el hospital de Arica, así como aquellos otros que conformasen la dotación de presa del *Adriana Lucía* para conducirla al Callao. En concreto pedía que se reemplazara a los hospitalizados y otros seis individuos que son de necesidad para completar la dotación.

      6 de setiembre: Acusando recibo de una disposición de Montero, informando haber designado al teniente 2° graduado Fermín Diez Canseco del monitor y al Teniente 2° J.F. Urrutia del *Chalaco*, para que reciban de esa Comandancia las instrucciones (no habidas) a que se hace referencia.

      6 de setiembre: Acusando recibo de una disposición de Montero y comunicando haber dispuesto que las embarcaciones menores de los buques de su mando, remolquen las lanchas que se empleen en desembarcar artículos de propiedad del Estado.

      9 de setiembre: Acusando recibo de una comunicación de Montero del 8 de setiembre, en la cual consigna el rol de los jefes subordinados embarcados en el *Huáscar*, *Manco Cápac*, *Chalaco* y *Pilcomayo*, surtos en

Arica, con indicación de su antigüedad y clase. Sin embargo, Grau consideraba que siendo el objetivo real establecer el Jefe de Día en Arica, él proponía que se exonerase a los Segundos Comandantes de esos buques, debido a que el cargo que desempeñaban les exigía estar todo el tiempo a bordo atendiendo a las labores del buque, y de ser incluidos, los llevaría a desatender sus funciones a bordo, y en consecuencia, si esa Comandancia consideraba justa su petición, los excluyera del rol.
16 de setiembre: Informando sobre lo sucedido con el maquinista William Griffiths, que fuera del *Rímac* y que permaneció a bordo de este buque hasta las 9 p.m. saliendo con permiso para pasar a bordo de la *Unión*. Salió en un bote fletero, pero nunca llegó a la corbeta, y ante la sospecha de que se hubiera traslado al vapor de la carrera para el Sur, se coordinó con su capitán verificar su presencia, resultando no encontrársele. Grau suponía que el maquinista estaba oculto en tierra, probablemente en la casa de su amigo el ingeniero Thomas Cavenal, del ferrocarril de Tacna, o que al menos pudiera dar razón de su paradero. Pedía Grau que se impartieran las órdenes convenientes para su captura.

b. Asuntos logísticos
1, 8, 11, 16, 19, 20 de setiembre: Artículos indispensables y de urgente necesidad para el buen servicio del monitor; frazadas en número de 200 para la tripulación y guarnición del monitor; jabón para el lavado de coys y ropa de la gente; velas estearinas para "alumbrado de las cámaras cuando entre en combate"; paños para las embarcaciones del monitor; cabo para confeccionar una red para sacar el torpedo que se fuera a pique el día del experimento, sin precisar de qué experimento se trató ni cuando; 6,000 raciones de víveres secos para reponer los consumidos hasta esa fecha; pintura; medicinas para reponer las consumidas en la enfermería del monitor.

2. A la Comandancia General de Marina.
a. Asuntos de Derecho Internacional
2 de setiembre: Acusando recibo de oficio del 2 de agosto, que transcribe otro del Ministro de Relaciones Exteriores, en el que consigna haber recibido del Señor Cónsul de Guatemala la información de que su Gobierno había prohibido terminantemente al Cónsul de Chile expedir Patentes de navegación con bandera guatemalteca desde diciembre de 1878, habiéndose ordenado al del Callao cancelar aquellas expedidas a buques mercantes para el uso de esa bandera.
30 de setiembre: Remitiendo dos legajos numerados referidos al vapor *Rímac*, a ser piezas legales en el juicio de presas que se ha instruido. En uno de los legajos hay 16 oficios, y en el segundo 28 manifiestos, documentos todos tomados a bordo el 23 de julio, al ser apresado frente a Antofagasta por el monitor y la *Unión*. También remitía las listas de los presentes a bordo los días 19, 20, 22 y 23 de julio, cuando los mismos buques apresaron a la fragata *Adelaida Rojas*, al bergantín *Saucy Jack*, a la barca *Adriana Lucía* y al *Rímac*.

b. Varios
2 de setiembre: Acusando recibo de un oficio del 22 de agosto del Mayor de Órdenes del Departamento, Tizón, que incluyera el cuadro de señales con la nueva numeración acordada por una Junta que presidiera Tizón.

27 de setiembre: Acusando recibo del oficio del 20 de setiembre, junto con el cual había recibido al teniente 2° Leoncio Prado, del señor Ministro de Bolivia y de Mr. Haight (experto en torpedos) los objetos que esa Comandancia General le indicaba.

27 de setiembre: Acusando recibo del oficio del 17 de setiembre, transcribiéndole la resolución suprema del Ministerio de Guerra y Marina expedida el 15 de setiembre, para el abono de 45 soles por la Caja Fiscal del Callao, que importaba la corredera de patente adquirida al capitán del vapor *Lontué* de la P.S.N.C., aparato que ya está en servicio.

145. A.H.de M. *Oroya*, vapor, 1879. Docs. 1, 51, 52, 58, 66; *Talismán*, vapor, 1879, Doc. 73; Guerra con Chile, 1879, Doc. 78; *Chalaco*, vapor, Lista de Revista, 1879. AHMP. Supremo Director de la Guerra, 1879.4. DENEGRI..., *Ob. cit.*, pp. 322, 326, 331, 339; Carta de 1° setiembre, p. 332; Nota 260 p. 340; Nota 242, p. 332, que transcriben de C.J.R."La Campaña - Ultimas excursiones del *Chalaco*. Correspondencia para *La Patria*, reproducida en *El Peruano*, setiembre 29, 1879. AHUMADA..., *Ob. cit.*, Tomo I, p. 481. *La Patria*, 13, 19 de setiembre, 1879. *El Peruano*, setiembre 15, 29, 1879. *Boletín de la Guerra del Pacífico*. pp. 348-349.

146. AHUMADA..., *Ob. cit.*, Tomo I, 495, 496, 498, 512-514, 524, 525. CARBAJAL, Manuel Melitón. *Ob. cit.*, pp. 221-223. GARCÍA Y GARCÍA, Aurelio..., *Ob. cit.*, pp. 230-231; CAMPO, J.R. del..., *Ob. cit.*, pp. 160-166. STORACE..., *Ob. cit.*, pp. 63-66.

147. A.H.de M. L.C. N° 301, p. 83. AHUMADA..., *Ob. cit.*, Tomo I, pp. 474, 475, 486, 487, 576-578; Tomo III, pp. 39, 41; Tomo VI, p. 31. FUENZALIDA..., *Ob. cit.*, Vol. 2, pp. 748-749, 754-760. BULNES..., *Ob. cit.*, Tomo I, pp. 262-279. P.R.O. Londres: F.O. 61 319 X/L 010030, p. 204.

148. AHUMADA..., *Ob. cit.*, Tomo I, pp. 490-540; 578-579; Tomo II, pp. 171-173, 312-319; Tomo II, pp. 64, 101; Tomo III. p. 166; documentos inéditos LXLIII, p. 49; Tomo IV, pp. 52, 53, 66, 82, 83, 104; documentos inéditos CLXII, p. 73; Tomo VII, documentos inéditos CVIII, p. 85, 86. *Boletín de la Guerra del Pacífico*, Chile, pp. 370-372, 420, 529. STORACE..., *Ob. cit.*, pp. 66-77. MONTANI, Alejandro. *La Guerra del Pacífico*. pp. 65, 73; carta del capitán de navío Juan Salaverry al Sargento Mayor Alejandro Montani, autor de la obra. *El Comercio*, junio 16, 1907. AHMP. Supremo Director de la Guerra, 1879.4, parte de Carlos Ferreyros del 5 de octubre, 1879 a Montero; Informe de M. Álvarez al Ministro de Guerra y Marina del 7 octubre 1879, sobre presencia chilena en Arica; Oficio de M. Álvarez al Ministro de Guerra y Marina del 9 de octubre, 1879, sobre situación producida el 8 octubre. A.H.de M. Guerra con Chile, 1879, Doc. 80; *Huáscar*, monitor, 1879, Listas de Revista en Arica, 15 de setiembre, en la mar 8 octubre, San Bernardo 15 de noviembre y San Bernardo 15 de diciembre, 1879. *Huáscar*, monitor, 1879, Ministerio de RR.EE. Docs. 2, 4, 6; *Huáscar*, monitor, 1879, Docs. 1, 8, 34/36; *Huáscar*, monitor, 1880, Doc. 1, 6, 7, 8, 9, 14; *Unión*, corbeta, 1879, Docs. 1, 34, 112, 113, 114, f. 255; L.C. N° 301, pp. 181-183, 192-193, 214; Expediente Personal de Aurelio García y García, ff. 80 y 81. Expediente personal de Manuel Melitón Carvajal, ff. 17, 19; Personal, 1880, Docs. 10, 12. ELÍAS, J.J. *Fuentes para el Estudio de la Historia Naval*. Tomo II, pp. 426-451. CARVAJAL, Manuel Melitón, *8 de Octubre*. En: *Revista de Marina del Perú*. Año VI, octubre, noviembre y diciembre de 1921, N° 4. MEIGGS, J.F. Lieut.U.S.N. En: *Proceedings of the U.S.Naval Institute*. Annapolis Md. N° 19, Vol. VI, pp. 295/300, 1880. RODGERS, C.R.P. Admiral U.S.N. *Informe del Combate de Angamos entre el* Huáscar *y escuadra chilena*, Coquimbo, 24

octubre, 1879 al Secretario de Marina de EE.UU. Informe Anual del Secretario de Marina sobre las operaciones del Departamento por el año 1879. Washington, G.P.O. 1880, p. 372. MASON, Theo. B. Lieut. U.S.N. *War between Chile, Peru and Bolivia. The United Service.* A monthly *Review of Military and Naval Affairs.* Vol. II, May 1880, Philadelphia 1880, pp 553/574. MASON..., *Ibídem*, 1883, pp. 41 y 49. MASON, T.B. and INGERSOLL, R.R. Lieuts. U.S.N. *Capture of the Peruvian monitor Ram (The) by the Chilean squadron, october 8, 1879.* The United Service. A monthly *Review of Military and Naval Affairs.* Vol. III, Philadelphia 1880, pp. 396-424. MADAN, Lieut. Royal Navy, late H.M.S. *Shannon. Incidents of the War between Chili and Peru 1879-1880.* En: *Journal of the Royal United Service Institution*, Vol. XXV, N° CXII, 1881. *Proceedings* of the United States Naval Institute. The Record of the U.S. Naval Institute. Naval Academy, Annapolis, oct. 9, 1879. Traducciones al inglés de los partes de 10 de octubre de G. Riveros y Detalles de Peña y Molina. Vol. V, 1879, pp. 563/567. WETMORE. *The Century Magazine.* Vol. LV, April, 1898, N° 6, pp. 902/911. *Proceedings*, N° 18, Vol. VI, 1880, by the U.S.Naval Institute Annapolis, Md. *El Peruano*, octubre 9, 11, 13, 18, 20-23, 27, 28, 30, 31, 1879; noviembre 2, 3, 10, diciembre 27, 30, 1879; enero 8, 9, 1880. *La Patria*, diciembre 27, 30, 1879. DENEGRI..., *Ob. cit.*, pp. 331-366. BROWNE, Charles Orde, Captain. *Armour and its attack by artillery.* Suplement dealing with the development of armour from 1893 to beginning of 1899. London, 1899, pp. 118/120. MARTÍN, José Carlos. *Angamos.* Lima, Perú, 1972. Trae traducciones de los informes del contralmirante F.H. Sterling, R.N. Jefe del Escuadrón de la marina inglesa en el Pacífico, Callao, 30 de octubre de 1879; del comandante del H.M.S. *Thetis* capitán de navío P.W. Stephens, R.N., Coquimbo, 14 de octubre de 1879; del comandante del H.M.S. *Turquoise*, capitán de navío George Robinson, R.N. Antofagasta, 14 de octubre de 1879. *Album de Miguel Grau*, Centro Naval del Perú, Lima, Perú, 1984, pp. 342-436. FUENZALIDA..., *Ob. cit.*, Tomo II, p. 771. CAMPO J.R. del..., *Ob. cit.*, pp. 168-171, 234-235. GARCÍA Y GARCÍA, Aurelio. *La corbeta* Unión *el 8 de octubre de 1879.* Lima, 1880. I.E.H.M.P. *Historia Naval del Perú. Guerra con Chile 1879-1883*, Sobre N° 668. LUNA G.P., Julio A..., *Ob. cit.*, pp. 66-69. CHRISTIANCY, I.P..., *Ob. cit.*, pp. 278, 279, 282, 283. OSBORN, Thomas A. M.S.P.U.S.A, pp. 98-99. RODGERS, C.R.P. USN. Call N° 1869-1885. Microcopy N° 89, Roll N° 69. Letters received by the Secretary of the Navy from Commanding Officers of Squadron (Squadron Letters) Volume 73, Jan 1-Dec.28, 1881. Letter N° 65, Coquimbo, Chile, october 24, 1879. ZANUTELLI ROSAS, Manuel. *Enrique Palacios Mendiburu.* En: *Revista del Instituto Estudios Histórico Marítimos del Perú*, Lima, 1981, N° 4, pp. 63-69. SORIANO, Ana Luisa. *Enrique Palacios.* En: *Héroes y Marinos Notables*, Museo Naval del Perú, Vol. I, 1982, pp. 65-73. SAINT JOHN, Spencer. Public Record Office, Londres. F.O.61-319-X/ L 01030 oficios N° 152, 154, 156. *El Comercio*, octubre 30, noviembre 5, 1879. P.R.O. Londres: Foreign Office(F.O) 61 319 X/L 01030, p. 208; p. 242. RIVEROS, Galvarino. *Angamos.* Refutación de los cargos hechos al Jefe de la Escuadra y Comandante del blindado *Blanco Encalada*, a propósito de su participación en ese combate. Folleto de 87 páginas. Santiago de Chile, 1880.

Aclaraciones al párrafo del combate y croquis.

a. Cuando se exprese "hacia el Norte", por ejemplo, deberá entenderse que es una dirección con componente en general hacia el Norte. Cuando se exprese, por ejemplo, "hacia el Norte o N", deberá entenderse que es una dirección

hacia el Norte geográfico. Ver item (j) para explicación sobre rumbos empleados en el coquis.

b. ¿Cómo podría interpretarse que ambos, la 1ra. División Naval chilena y el GT-5 peruano se avistaran simultáneamente a la misma hora, esto es, a las 3.30 a.m. del 8 de octubre, cuando en aquella época no existía el Tiempo Universal? Si se considera que los buques del GT-5 conservaban como hora, la Hora Civil del puerto de Arica (Long. 70°19' O=4h 41m.3 O) y los buques chilenos la Hora Civil local del puerto de Antofagasta (Long.70°24' O=4h 41m.6 O) o sea una diferencia de 20 segundos de tiempo, que para los fines prácticos de la navegación no tienen relevancia, se podría concluir que ambas escuadras que operaban con base en esos puertos, conservaban las Horas Civiles de ellos, esto es Arica y Antofagasta, respectivamente. El supuesto de que los buques del GT-5 conservaban la Hora Civil de Arica y no del Callao, se basa en lo consignado en el *Diario de Bitácora del* Huáscar, p. 258, correspondiente al 17.08.1879 en Arica, que dice: "A las 5h 49m. p.m. al ocaso del Sol, se arrió el pabellón". En efecto, el cálculo de la Hora Civil local del ocaso del Sol para esa fecha y latitud de Arica 18°29'S, arroja las 5.49 p.m. Ahora bien, debe quedar claro que la hora calculada del ocaso u orto del sol, es para cuando el centro del Sol está en el horizonte astronómico, y que el arriado del pabellón se hace cuando el arco superior del Sol se oculta debajo del horizonte visible, situación variable por la refracción del lugar, el estado del tiempo y otras causas. Este supuesto pierde validez cuando se comparan las horas de las ocurrencias sucesivas, conforme se aprecia en el item (k), convirtiéndose en un factor distorsionante para reconstruir las derrotas.

En aquella época se admitía que el crepúsculo náutico matutino (hoy crepúsculo astronómico), comenzaba cuando el centro del Sol estaba a 18° bajo el horizonte, percibiéndose las primeras luces del alba, aunque el horizonte no fuese visible y muy oscuro para observar estrellas. Amanecer, pues, era equivalente a la hora del crepúsculo náutico matutino. Por otro lado, en el crepúsculo llamado civil, cuando el Sol está a 6° debajo del horizonte, las estrellas más brillantes permanecen visibles y el horizonte está definido claramente, siempre que el estado del tiempo sea bueno. Aclarar es el equivalente a la hora del crepúsculo civil matutino. Las horas que se dan para amanecer, aclarar y orto del Sol, corrersponden a la Hora Civil Local de una posición media frente a la península de Mejillones: 23°15' Sur, 70°45' Oeste. En general, para la zona frente a la península de Mejillones, 8 de octubre de 1879, el crepúsculo náutico (amanecer) comenzaba a las 4.18 a.m., el civil (aclarar) a las 5.11 a.m., ocurriendo el orto o salida del Sol, a las 5.34 a.m., todas Hora Civil Local. Hoy se usan tres crepúsculos: astronómico, naútico y civil, con el Sol a 18°, 12° y 6° debajo del horizonte, respectivamente. Por otro lado, la Luna en cuarto menguante, con una edad de 21 días y una superficie iluminada de 0.52, había salido a las Oh25m (Hora Civil Local), y a la hora de los avistamientos entre los buques en la madrugada, tendría una altura de unos 35° sobre el horizonte. pero visible por encima de los cerros de la península, contribuyendo a una mejor visibilidad.

c. Para un vigía en la cofa de un blindado, a una altura de unos 55 pies (18 metros) sobre el nivel del mar, la visibilidad normal de un objeto en el horizonte es de 8.5 millas con buen tiempo; la cofa del monitor a 45 pies (13.6 metros) de altura permitía una visibilidad de 7.7 millas, que sumadas a las del blindado, representa una distancia normal de avistamiento de 16.2 millas, menos de

la mitad de aquella a que se detectaron los humos desde la División Latorre a 5.12 a.m. Bien pudo suceder, que el avistamiento de los humos se debió a que eran muy oscuros, por la mala calidad del carbón consumido, de lo cual se habían quejado Grau y Portal en anteriores oportunidades, por su ascenso hacia arriba. Pero también es cierto que los humos por su naturaleza y estado del tiempo, podían ascender muy por arriba de las cofas, contribuyendo a una temprana detección del buque, lo que desde siempre ha constituido una constante preocupación del comando. De todas maneras, fue algo excepcional, verdaderamente.

d. El sistema de gobierno del monitor está descrito en el Tomo IX, Vol. 2, Capítulo VI. Consiste de tres estaciones desde las cuales se puede accionar la caña y por ende la pala del timón. La rueda de gobierno principal, está en cubierta bajo la toldilla y, en consecuencia, no tiene protección alguna. La rueda de gobierno en combate ubicada dentro del Departamento de la Torre, y sus guardines con los que se accionaba la caña del timón, están protegidos por la faja blindada del costado que se extiende desde la cubierta principal hasta tres pies por debajo de la línea de flotación. La estación de gobierno de emergencia está ubicada en la popa en un compartimiento debajo de la Cámara del comandante, que solo ofrece incomodidad para su operación, y en una zona donde la coraza del blindaje del costado solo tiene 2 pulgadas. Consiste de un conjunto de yugo, y aparejos manuales que accionan la caña del timón. Pero si bien el sistema de gobierno estaba parcialmente protegido por el blindaje del costado, no lo estaba por la parte superior, esto es, por la cubierta principal formada por plancha de hierro de 3/8 de pulgada y cubierta de madera, haciendo el sistema totalmente vulnerable. Finalmente, el espesor del blindaje era fácilmente penetrado por la artillería de los blindados, más aún a corta distancia. En tres oportunidades, desde el comienzo del combate hasta el final, las estaciones de gobierno fueron averiadas sucesivamente por los diversos impactos, dejando al buque sin gobierno temporalmente hasta su restablecimiento en las dos primeras. También es de tenerse en cuenta que si el cambio de estación de gobierno en circunstancias normales tomaba varios minutos, este lapso aumentaba durante un combate al ser averiada alguna parte del sistema, que podía alcanzar 10/15 minutos. En lo que atañe al gobierno de emergencia, se requería de la participación de una decena de hombres para accionar las tiras de los aparejos, en un lugar estrecho, como está dicho. Las órdenes del comando para este caso, eran transmitidas por medio de una cadena de mensajeros, que se desplazaban por la cubierta inferior, con el tiempo muerto que ello significaba más el riesgo de una orden mal retransmitida. Ni en el diseño y construcción del buque, ni después, se previó la instalación de un tubo acústico para comunicación entre la Torre de Comando y puente de mando, con la estación de gobierno de emergencia. Por otro lado, sin entrar al análisis de los efectos producidos por la rotación de una hélice, que se pueden leer en *"Arte Naval"*, 1952, por Baistrocchi, y en *"Knigth's Modern Seamanship"*, es conocido que en todo buque a vapor que tiene solo una hélice con rotación a la derecha (sentido dextrógiro o de las agujas del reloj) vista desde atrás, su tendencia natural es guiñar, o girar, o caer a estribor o derecha, con el timón a la vía o al medio. Según dichos autores esto era más evidente en los buques antiguos en los que el timón era de mayor superficie en su parte inferior, como era el del monitor. Si el sistema de gobierno resulta inhabilitado temporalmente, es decir que no hay control de la pala del

timón, esa tendencia natural se materializa en el desarrollo de un amplio círculo hacia estribor o derecha. Este es el caso del *Huáscar*, y no por defecto en el espolón, como se dice. En el combate, cada vez que se perdió el control del timón no solo por averías, sino también al cambiar del gobierno principal al gobierno de combate en un inicio, se produjeron guiños o caídas a estribor. También se debe aclarar ciertas voces usadas en aquella época para dar órdenes al timonel. Así, la voz "Caña a babor, o estribor" significaba en la realidad que la pala del timón se orientaba a estribor o babor, produciendo la caída o giro del buque a estribor o babor, respectivamente, quedando sobrentendido que "babor" equivale a "izquierda", y "estribor" a "derecha". Finalmente, a fin de ayudar a un mejor entendimiento de lo acontecido en el combate respecto al sistema de gobierno y amplios giros, se reproduce en la página 505 la ilustración correspondiente.

e. Otro término que merece aclaración es la orden "abrir válvulas" para hundir el monitor, que aparece en los partes de Gárezon y MacMahon, y ello lleva nuevamente a recurrir al Tomo IX, en el cual se describe el sistema de inundación. En el monitor no existía propiamente un sistema para ello, y en todo caso solo se podía llevar a cabo en el Departamento de Máquinas, deteniendo la máquina principal, desconectando de los condensadores la entrada de agua de mar inyectada por las bombas de circulación, cuya aspiración era mediante una válvula de fondo tipo Kingston, descargando entonces esa agua directamente a la sentina de máquinas; o bien destapando los condensadores. Según Laird Clowes, Grau había convenido con los ingenieros en darles media hora de aviso para realizar la inundación descrita, pues dado el tiempo que tomaba hacer todas esas operaciones, no podía esperarse que una orden sorpresiva tuviera resultados inmediatos. "Abrir válvulas", pues, no se debe interpretar como si se abre un caño para que el agua fluya de inmediato, porque esas válvulas ya estaban abiertas para permitir el ingreso de agua de mar a los respectivos condensadores, partes vitales de la operación de la máquina. Más bien cabría interpretarla como "desconectar, desmontar o desarmar" la válvula del casco. No está claro, del parte de MacMahon, que así lo hiciera, pero sí cuando expresa: "paramos la máquina para quitar las tapas del condensador, pero el tiempo no fue suficiente para terminar esta operación pues el buque fue abordado". Para dejar en claro esta acción, se reproduce en la página 506 la ilustración del Tomo IX, Vol 3, p. 417, en que se muestra la probable ubicación de la válvula Kingston en el fondo del buque, que se debería haber "desconectado", y no "abierto", pues como está dicho, el monitor no tenía un sistema de inundación con válvula Kingston en el fondo, del tipo que se abre de afuera para adentro para permitir el ingreso del agua de mar a la sentina. Como cada cilindro de la máquina del monitor tiene su condensador, había dos de aquellas válvulas y dos bombas de circulación. Y no habría sido fácil desconectarlas en los momentos álgidos del combate, y por eso MacMahon recurre a destapar los condensadores, alcanzando solo a quitarles algunos de los muchos pernos que unen las tapas al cuerpo del condensador. Procede aclarar asimismo, que si bien en la figura que se reproduce se indica "condensador de superficie", en el *Huáscar* lo era del tipo conocido como de "inyección indirecta" o de "chorro o mezcla", en el cual el vapor que sale del cilindro después de haber trabajado, descarga al condensador donde se mezcla con el agua fría de mar que entra inyectada por la bomba de circulación. El vapor ya condensado y cualquier aire o vapor que pudiera haber en la cámara, es extraido por la llamada

"bomba de aire". Esto explica por qué hubo de parar la máquina para destapar condensadores, pues de no hacerlo se habría producido una descarga de vapor a presión al compartimiento de la máquina que habría impedido la acción de destapar el condensador e incluso lesionar al personal. Al parar la máquina, también paraban las "dos bombas de circulación y las dos bombas de aire de los condensadores conectadas al eje", y las bombas de alimentación de agua a las calderas. Paradas las bombas de circulación podían desconectarse de sus respectivas válvulas Kingston que, dejándolas abiertas, permitirían el ingreso del agua de mar a la sentina y provocar el hundimiento del monitor.

¿Había algún otro método para provocar el hundimiento del buque? Sí, mediante la voladura calculada de la santabárbara o pañol de pólvora, no mediante un incendio que tenía probabilidad de ser sofocado, sino por la explosión deliberada de una o varios cargas explosivas en ese lugar, pero todo indica que dicho plan no estuvo contemplado. Conviene aclarar también, que la santabárbara no contaba, por diseño, con válvula Kingston de inundación operada remotamente, para el caso de evitar una explosión accidental. Por eso, "abrir válvulas" significaba que efectivamente se abrían y el agua de mar ingresaba a la sentina, independientemente del funcionamiento de la máquina. Este tipo de válvula no lo había en el monitor, en la máquina ni en la santa bárbara.

f. En la segunda cubierta que corre encima de la máquina, hay una escotilla en cuyo perímetro hay un conjunto de camarotes y cámaras para los maquinistas, guardia marinas y aspirantes, y la enfermería.

g. Según el aspirante Sotomayor, la escasez de carbón no le habría permitido a Grau adoptar un rumbo de evasión, por ejemplo SO. Al respecto se puede hacer un ejercicio para determinar las posibilidades de adoptar dicho rumbo de evasión, en lugar de insistir en forzar el paso hacia el Norte. En el supuesto de que el *Huáscar* hubiese salido el 30 de setiembre de Arica con sus carboneras llenas, esto es con 300 toneladas, habría llegado a Iquique con una existencia aproximada de unas 287 toneladas, y en el supuesto también de que hubiera salido de Iquique el 1° de octubre con esa existencia, y después del recorrido Iquique-Tongoy-Antofagasta en el que habría consumido unas 113 toneladas, le habrían quedado 174, pero como recibiera 35 de la *Unión*, su existencia aproximada de carbón a las 8 a.m. del 8 de octubre supuestamente pudo ser de 209 toneladas. Navegando a 11 m.p.h. esa existencia le permitiría navegar 144 horas o 6 días. Otro supuesto: Si a las 8 a.m. con el *Cochrane* al NO a 35 millas, Grau cambia de rumbo al SO y mantiene la velocidad de 11 m.p.h., el blindado lo habría interceptado a las 6 p.m., ya casi al anochecer, y el combate podría haberse librado a esa hora, o no. Pero si el *Huáscar* cambiaba de rumbo a las 2 p.m. del SO al S, con el *Blanco* completamente atrás, y manteniendo la misma velocidad, el *Cochrane* habría necesitado unas 18 horas más para alcanzarlo a partir de las 2 p.m., esto es, que lo habría alcanzado a las 8 a.m. del 9, por supuesto con la existencia de carbón necesaria. Esto habría llevado a que el *Huáscar* hubiese dispuesto de toda la noche del 8 y madrugada del 9 para evadir al *Cochrane* y *Blanco*, y todavía regresar a Arica, Iquique u otro puerto más al Norte. Pero así no sucedió, a menos que hubiera salido de Arica con 200 toneladas o menos de carbón. Para los cálculos se ha hecho referencia al cuadro que aparece en el Tomo IX, Vol. 2, pp. 598 y 779.

h. Mecánicamente, la "velocidad ideal" de un buque de una hélice puede calcularse mediante sencillas operaciones aritméticas, así: Paso de la hélice en pies

por minuto x revoluciones por minuto x 60, dividido entre 6,080, resultaba velocidad en millas por hora. El paso de la hélice del monitor era de 17.1 pies. Al ordenar Grau 60 r.p.m., resultaba en un avance de 17.1 x 60 = 1,026 pies en un minuto, que multiplicado por 60 minutos, resultaba el avance de 61,560 pies en una hora, que dividido entre 6,080 (número de pies en 1 milla), daba una "velocidad ideal" resultante de 10, 12 m.p.h., teóricamente, sin considerar otros factores como aguas tranquilas, fricción del casco, fondos con incrustaciones que, a la larga, producen el "deslizamiento", que representa una menor velocidad real. A las 5.40 a.m., Grau ordena que la velocidad se reduzca a 52/54 r.p.m., y aplicando la fórmula resultaba en un andar de 8.7/8.9 m.p.h., que se mantuvo hasta las 8.30 a.m., según MacMahon, sin que el *Blanco* que navegaba a 9 m.p.h. disminuyera distancia ostensiblemente. Habría que admitir que Riveros se mantuvo alejado adrede. Según MacMahon, a esa hora él aumenta a 63 r.p.m., que representa, dice, un andar de 10.75 m.p.h., que con la presión de 25/30 lbs, pudo ser de 11 m.p.h. o más, pero como no tenía los fondos totalmente limpios, nunca pasó de 11 m.p.h. Es cierto que después de transcurridos algunos meses de haber sido limpiados los fondos u obra viva de un buque y pintados con pintura anticrustante, éstos se cubren de limo e incrustaciones de organismos vivos o picos. La rapidez con que esto ocurre, depende de la calidad del anticrustante, de la riqueza orgánica del mar en la zona en que se encuentre el buque, y más aún si no ha recibido su mano de anticrustante y permanece largo tiempo fondeado, que lo agudiza. Es cierto también, que la zona de operaciones era y es, una región rica en organismos vivos y las probabilidades de fondos sucios se incrementaba, pero no tanto en el *Huáscar* que al 8 de octubre solo tenía 102 días de haber salido de dique con sus fondos limpios, y ya en el Sur, sus días de estadía en diversos puertos en ese lapso, fueron prácticamente 50, poco influyentes como para favorecer incrustaciones que alterasen en mucho la velocidad, más aún cuando no eran continuos ni prolongados. Los otros 52 los pasó navegando, que no es una circunstancia que favorezca precisamente las incrustaciones. De todas maneras cabe tener en mente que solo en su prueba inicial en 1865 alcanzó 12.27 m.p.h., y que nunca más en sus 14 años de existencia las volvería a lograr, y que las 11 m.p.h. desarrolladas el 8 de octubre fue normal con 25/30 libras de presión, que correspondían al límite de diseño de las calderas y de funcionamiento de la máquina. Finalmente, desde su llegada a Arica el 8 de julio, hasta su última comunicación el 30 de setiembre, en momento alguno Grau cursa oficios mencionando que el monitor hubiese perdido velocidad por tener los fondos sucios, o por causa de máquinas o de calderas. Fue más bien Prado quien en carta del 21 de setiembre a La Puerta le recomendaba brindar seguridad al dique "porque si llegase a faltarnos estaríamos listos, sin tener donde reparar nuestros buques. El *Huáscar* en tres o cuatro meses más quedaría reducido a la mitad de su andar si no entra a dique". Cabe suponer que antes de enviar esta carta, Prado habría tratado el tema con Grau. Por otro lado, en comunicación alguna Grau hace notar que después de unos tres meses de terminadas las reparaciones de máquinas y calderas, incluida la limpieza de sus tubos, la velocidad del monitor se hubiese reducido en casi dos m.p.h. La única vez, en las cinco expediciones al Sur, que tuviera problemas con la máquina, fue precisamente dos días antes del combate. De la carta de Prado queda en claro, pues, que pensaba enviar al *Huáscar* a dique aproximadamente en diciembre o enero.

i. Algunos autores han comentado que de haber contado el monitor con granadas Palliser, su artillería pudo tener mejores efectos. Oportunamente se ha señalado que el *Huáscar* recibió las granadas Palliser en junio de 1879 y, por lo tanto, en todas las expediciones al Sur desde su llegada a Arica en los primeros días de julio. Así lo indica el Estado General del buque del 31 de julio. Grau dispuso de tales granadas, iguales a las de los chilenos este 8 de octubre, en el supuesto de que las adquiridas en Europa por Alzamora fueran granadas modernas. Al capturar el monitor, los chilenos encontraron granadas Palliser de ojivas enfriadas. Ian V. Hogg en su obra *A History of Artillery* explica que la granada diseñada por el Capitán Palliser, un creyente en la perforación de la coraza, era un proyectil con ojiva, y a fin de asegurar su fuerza de perforación o penetración de la plancha de coraza, ideó un método de fundir el proyectil con la ojiva hacia abajo de manera que la punta de la ojiva quedase sumergida en un molde de hierro enfriado por agua, mientras que el resto del cuerpo del proyectil se fundía en un molde de arena normal. Ese rápido enfriamiento de la punta de hierro fundido le proporcionaba una increíble dureza, resultando así un proyectil altamente eficiente. Se generalizó prontamente en el mundo como el medio patrón de perforar blindajes. Superó, también, el dicho de Nobel: "Lo que se desea es velocidad; si se la subordina al peso, entonces es como tocar la puerta sin jamás entrar". Evidentemente, su poder de perforación tenía que ser compatible con el espesor de la plancha que se deseaba perforar. En ese sentido, las granadas Palliser empleadas por el monitor no podían perforar la coraza de los blindados. Las granadas Palliser enfriadas, usadas en los cañones de estos últimos, tenían obturadores de gas (gas-check) preformados al estriado del ánima, que al expandirse formaban un sello al prenderse la carga impulsiva.

j. Al plasmar en el croquis que muestra las derrotas seguidas por los buques protagonistas en las dos primeras fases, se ha incurrido adrede en un error, para simplificar su confección. Sabido es que se gobernaba según rumbos del compás magnético, a los que había que aplicarles primero el desvío para obtener el rumbo magnético y a éste la variación magnética y obtener así el rumbo verdadero. Esta última es conocida mas no el desvío y, por lo tanto, no se puede calcular el rumbo verdadero, que es el que se ha empleado en el dibujo. Así, un rumbo NE (045°) del compás, podía significar en el terreno 056° o 060° u otro. Más aún, la ubicación del compás magnético dentro del Departamento de la Torre, rodeado de fierro, con una torre giratoria en su proximidad, influían en la magnitud del desvío. Para tener una precisión, por lo menos en el rumbo magnético, es que el *Huáscar* tenía instalado en la toldilla un mástil de una cierta altura en cuyo extremo superior tenía otro compás magnético, alejado de las perturbaciones magnéticas. Es probable que en el monitor se contase con una tabla de comparaciones de rumbos entre este compás magistral, y aquellos otros instalados al lado de las ruedas de gobierno dentro del Departamento de la Torre, y debajo de la toldilla. Es evidente, que en pleno combate, no se enviaba a oficial alguno o timonel a leer el compás magistral en el tope del mástil, so pena de caer herido o muerto por el fuego de ametralladoras y fusilería, dada la corta distancia a la que se libró aquel. Ante la imposibilidad de una dirección precisa, se ha optado por considerar el rumbo verdadero igual al rumbo del compás. Por supuesto que ello significa una distorsión de la realidad, pero solo con el objeto de hacer más objetiva y didáctica la descripción, es que se ha incurrido en la distorsión citada. Cabe añadir una nota anecdótica a lo del compás situado en lo

alto del mástil en toldilla. Cuando en 1959 se adquiere el crucero *Almirante Grau* (ex-*New Foundland*) se encontró tres girocompases para el gobierno del buque. Un día, inspeccionando la cofa del palo mayor, alejado de la influencia magnética de los metales del buque, se encontró un compás magnético de bote, como de respeto para el caso de que los tres girocompases resultaran averiados. Habían transcurrido 80 años y, a pesar del progreso tecnológico, la experiencia aconsejaba tener disponible una alternativa confiable.

k. Cuadro Comparativo:

Cuadro Comparativo 8 de Octubre de 1879

	Avista a GT-5			Avista a 2da. División			*Huáscar* Abre fuego		*Cochrane* Abre fuego		*Blanco* Abre fuego		Captura
	Hora	Dir.	Rec.	Hora	Dir.	Rec.	Hora	Dist.	Hora	Dist.	Hora	Dist.	Hora
Partes oficiales													
Latorre	5.32	SSE	–	–	–	–	9.20	3,200	–	2,200	–	–	10.55
Molina	6.15	S	6.30	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Montt	6.30	–	7.30	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Riveros	3.30	S	3.30	7.00	NO	7.00	9.15	–	–	–	–	–	–
Carbajal	–	–	–	7.15	NO	7.15	9.40	1,000		200	–	–	–
Gárezon	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	11.10
MacMahon	–	–	–	7.30	N	–	–	–	–	–	–	–	–
García y García	–	–	–	7.20	NO	7.20	–	–	–	–	–	–	–
D.B. Blanco Encalada	3.45	S	3.45	7.0	NO	7.00	9.20	2,500	–	–	10.00	7.00	10.45
D.B. Cochrane	–	–	–	–	–	–	–	–	9.20	2,200	10.25	–	10.55
Detalles extras													
Molina	6.10	SSE	6.10	–	–	–	9.20	–	9.25	–	10.15	–	–
Peña	–	–	–	9.00	–	–	9.20	–	9.25	–	10.00	182	10.55
Aguirre*	6.45	SE	6.45	–	–	–	9.10	3,200	–	–	–	–	10.55
Corresponsales													
El Mercurio	–	–	–	–	NO	–	9.20	2,800	9.27	500	–	–	10.55
Del Campo	–	–	–	–	NO	–	9.30	–	9.36	–	10.15	–	–
Horta	–	–	–	–	–	–	9.39	–	–	–	–	–	–
Neto	–	–	–	8.30	N	8.30	–	–	–	–	–	–	–
Otros													
Sotomayor	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	9.10	–	–

Dir = Dirección avistamiento; Rec.= Reconocimiento aprox.; Dist. = Distancia en metros; *D.B.* = *Diario de Bitácora*
Nota.- En este cuadro no se consignan los datos que oficiales ingleses y norteamericanos presentaron en sus informes a las autoridades de sus países, porque se basan en aquellos de los partes chilenos y sería una repetición innecesaria.

* Aguirre era cirujano del *Cochrane*. Escribió una carta a un amigo con datos detallados, y por ello se le ha incluido en el cuadro.

149. A.H.de M. L.C. N° 142, p. 260.
150. A.H.de M. L.C. N° 94, pp. 547-549.
151. A.H.de M. Escuela Naval, Alumnos, 1880. Doc. 5. A.G.N. L.C. H4-613, p. 45. Oficio del Secretario de Hacienda a la Secretaría de Contabilidad General y Crédito. Lima, enero 16, 1880. *El Peruano*, enero 13, 1880. *El Nacional*, Lima, enero 13, 14 de 1880. *La Patria*, Lima, diciembre 2 de 1879.
152. A.H.de M. L.C. N° 301, p. 249.
153. A.G.N. L.C. H4-613, Oficio del Secretario de Hacienda al Cajero Fiscal del Callao. Lima, diciembre 30, 1879.
154. *El Peruano*, lunes 23 de febrero de 1880. A.G.N. L.C. H4-613 Oficio del Secretario de Hacienda al Comisario de Marina. Lima, febrero 29, 1880. *El Nacional*, Lima, febrero 22 de 1880.
155. A.H.de M. L.C. N° 197, pp. 42-43. *El Peruano*, enero 30, 1880.
156. A.H.de M. Escuela Naval, Alumnos, 1880, Docs. 3, 13. *El Peruano*, abril 19 de 1880.
157. A.H.de M. Escuela Naval, Alumnos, 1880, Doc. 9.
158. A.H.de M. L.C. N° 14, p. 51.
159. A.H.de M. L.C. N° 301, p. 138.
160. DENEGRI..., *Ob. cit.*, p. 342.
161. A.H.de M. L.C. N° 94, pp. 615-616.
162. A.H.de M. L.C. N° 94, pp. 639, 640. DENEGRI..., *Ob. cit.*, p. 343.
163. A.H.de M. L.C. N° 301, p. 204.
164. A.H.de M. Escuela de Grumetes, 1880, Doc. 9.
165. A.H.de M. L.C. N° 197, p. 27.
166. *El Nacional*, Lima, febrero 18 de 1880.
167. *El Peruano*, febrero 27, 1880.
168. A.H.de M. Escuela de Grumetes, 1880, Doc. 2. *El Peruano*, marzo 4, 1880.
169. *La Patria*, 1879: julio 5, 31; agosto 2, 28; setiembre 10, 11, 13, 30; octubre 3, 8, 9,10, 11, 31; noviembre 8, 14, 18, 22, 27, 29; diciembre 6, 11, 12, 16, 28. *El Comercio*, julio 1, 16, 31; agosto 29, 1879. A.H.de M. L.C. N° 301, p. 95.
170. *La Patria*, 1879, julio 5, 7, 9; agosto 5; setiembre 4, 6, 10, 11, 12, 15, 18, 19, 27; octubre 2, 3, 4, 10, 30; noviembre 3, 7, 8, 13, 14, 15, 17, 18, 22, 26, 27, 28; diciembre 2, 3, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 19, 28. *El Peruano*, noviembre 5, 1879. A.H.de M. Capitanías, 1879, Doc. 121; Capitanías, 1880, Doc. 6. P.R.O. Londres, F.O. 61, 319, X/L 01030, p. 137.
171. *La Patria*, 1879, setiembre 9, 11, 19; octubre 8; noviembre 17, 21; diciembre 9, 11, 13, 15.
172. *La Patria*, 1879, julio 5, 8, 9; noviembre 17, 18. *El Peruano*, 1879, julio 9, 25; agosto 2; setiembre 17; noviembre 7, 10, 25. A.G.N. L.C. H4-606, p. 144.
173. *El Peruano*, 1879, agosto 2, 29; setiembre 2; octubre 20; noviembre 5, 11; diciembre 27. A.G.N. L.C. H4-608, p. 28. *Message from the President of the United States transmitting papers related to the war in South America and attempts to bring about a peace, submitted to the Senate*, January 26 and 27, 1882 and to the Home of Representatives, January 26 and February 17, 1882. Department of State, Washington: Government Printing Office 1882, pp. 285-287; 303-304. LUNA G.P., Julio A. *Libro de Actas del Consejo de Ministros* (1875-1879). En: *Revista Histórica*, de la Academia Nacional de la Historia. Tomo XXXII, Lima, 1979-1980, pp. 70-71. P.R.O. Londres: F.O. 61, 319, X/L, 01030, p. 269. *La Patria*, 1879, diciembre 12, 13, 20. A.H.de M. L.C. N° 262, p. 173. DENEGRI...., *Ob. cit.*, pp. 351-352.

174. P.R.O. Londres: F.O. 61, 319, X/L 01030, p. 194. A.G.N. L.C. H4-608, pp. 20, 18. *El Peruano*, 1879: noviembre 7, 17; diciembre 5, 9.
175. *El Peruano*, octubre 28, 1879. A.G.N. L.C. H4-608, p. 216, 225, 227, 229.
176. P.R.O. Londres: F.O. 61, 319, X/L 01030, p. 220; F.O. 61. 319, X/L 01030, p. 156; F.O. 61, 319, X/L 01030, p. 216; F.O. 61, 330, X/L 01118, p. 55. *El Peruano*, 1879: octubre 17, 22; noviembre 24. *El Peruano*, 1880, enero 10. A.H.de M. Mayoría de Órdenes del Departamento, 1880, Doc. 11.
177. *El Peruano*, 1879, octubre 18. A.H.de M. L.C. N° 14, pp. 266-269, 342, 343; Capitanías, 1879, Doc. 103. P.R.O. Londres: F.O. 61, 319, X/L 01030, p. 285; F.O 61, 330, X/L 01118, p. 5.
178. P.R.O. Londres: F.O. 61, 319, X/L 01030, p. 1.
179. *El Peruano*, setiembre 4, 1879. A.G.N. L.C. H4-606, p. 249.
180. *La Patria*, 1879, setiembre 2, 19; octubre 8; noviembre 4. A.H.de M. L.C. N° 301 p. 14;. Capitanías, 1879, ff. 106. *El Peruano*, noviembre 25, 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
ARCH	Armada República de Chile
CENAPE	Centro Naval del Perú
CSAV	Compañía Sudamericana de Vapores
GT-2	Grupo de Tarea conformado por el *Huáscar* y la *Unión*
GT-3	Grupo de Tarea conformado por el *Huáscar* y el *Rímac*
GT-4	Grupo de Tarea conformado por el *Huáscar* y *Oroya*
GT-5	Grupo de Tarea conformado por el *Huáscar* y la *Unión* hasta el combate de Angamos
HMS	His Majestic Ship
IEHMP	Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
L.C.	Libro Copiador
LLCCMM	Líneas de Comunicaciones Marítimas
PSNC	Pacific Steam Navigation Company
SMB	Su Majestad Británica
TOMA	Teatro de operaciones marítimo

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

	Pag.
El monitor *Huáscar* a partir del 3 de julio de 1879 (encarte a color)	43-44
Monitor *Huáscar*. Croquis señalando los puestos de combate de la Plana Mayor el 10 de julio de 1879	55
Monitor *Huáscar*. Vistas de plano y lateral del departamento de la Torre, señalando puestos de combate el 10 de julio de 1879	56
Capitán de navío Nicolás Portal	92
Croquis de la defensa de Arica a fines de 1879	149
Estado general de la artillería del Parque General del Callao (encarte en blanco y negro)	155-156
Croquis de la distribución de las baterías del Callao a diciembre 1879	172
Cuadro consolidado de la artillería de Defensa de Costa, 1879	173
Cañón Dahlgren apodado Belcebú (a color)	179
Cañón Rodman (a color)	180
Segunda expedición de la Campaña Naval 17 a 25 de julio de 1879 (encarte a color)	207-208
Transporte *Rímac*	223
Vapor *Belle of Cork (Angamos)*	224
Capitán de navío Ezequiel Otoya	233
Facsímil del Estado General del monitor *Huáscar* al 31 de julio de 1879 (encarte a color)	275-276
Tercera expedición de la Campaña Naval 1 a 10 de agosto de 1879 (encarte a color)	281-282
Tercera expedición de la Campaña Naval, incursión de la *Unión* a Punta Arenas (encarte a color)	295-296

Pag.

Teniente de marina Leoncio Prado 340

Facsímil de la Revista de Comisario de la 1ra. División de torpedistas en Arica 15 de diciembre de 1879 341

Ingeniero Juan Carlos Federico Blume y Otón 345

Facsímil de la carta múltiple de Blume a los testigos de la primera inmersión en Paita el 17 de setiembre de 1879 346

Croquis de las cargas explosivas y su distribución, no construidas, que Blume pensaba usar en lugar del torpedo Lay 351

Ingeniero José Antonio Mesones Burga 365

Cuarta expedición de la Campaña Naval. Incursión del *Huáscar* y *Oroya* al Sur (encarte a color) 377-378

Plano del puerto de Antofagasta, marzo de 1875 381

Gran cruz dibujada en negro por el alférez de fragata Ricardo Herrera en la página 283 del *Diario de Bitácora* del monitor, en homenaje a la muerte de Carlos de los Heros 384

Croquis del puerto de Antofagasta por el teniente Fermín Diez Canseco y aspirante Daniel S. Rivera 386

Croquis del Combate de Iquique, por el teniente Fermín Diez Canseco y aspirante Daniel S. Rivera 387

Croquis que ilustra probable maniobra para poner en el agua el torpedo Lay 402

Quinta expedición de la Campaña Naval. Incursión del *Huáscar* y *Unión* hasta el Combate de Angamos (encarte a color) 467-468

Combate Naval de Angamos, fase de despliegue, detección y aproximación (encarte a color) 491-492

Croquis del Combate de Angamos, por el teniente chileno A. Bianchi 493

Vistas comparativas de perfil y de plano del *Huáscar* y blindados chilenos 503

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

	Pag.
Croquis de la composición del blindaje del *Huáscar* en 1866	504
Croquis del sistema de gobierno del *Huáscar*, señalando los impacto recibidos durante el combate de Angamos	505
Dibujo de la máquina horizontal de biela invertida, similar a la del *Huáscar*	506
Combate Naval de Angamos (encarte a color)	511-512
Croquis del Combate de Angamos, según el comandante chileno Latorre	513
Combate de Angamos. Óleo de Teófilo Castillo (a color)	521
Miguel Grau Seminario, héroe de Angamos (a color)	522
Oficiales que rindieron su vida durante la Campaña Naval mayo-octubre 1879 (a color)	539
Sobrevivientes de la dotación del *Huáscar* al combate de Angamos (a color)	540-542
Averías sufridas por el *Huáscar* durante el Combate de Angamos, confeccionado por el vice-cónsul británico E.J. Macks en Caldera (a color)	576
Vistas de *Huáscar* que muestran la ubicación de las averías sufridas durante el Combate de Angamos, según el informe del Almirante Rodgers	580
Averías sufridas por el *Huáscar* durante el Combate de Angamos, reproducido del Informe del almirante Rodgers (encarte en blanco y negro)	583-584
Averías sufridas por el *Huáscar* durante el Combate de Angamos, confeccionado por el teniente Madan del HMS *Shannon*	589
Averías sufridas por el *Huáscar* durante el Combate de Angamos, reproducido del periódico inglés *Engineering*	592
Averías sufridas por el *Huáscar* durante el Combate de Angamos, reproducido del periódico inglés *Engineering* con un croquis de las direcciones de los impactos	593
Averías sufridas por el *Huáscar* durante el Combate de Angamos, reproducido del periódico inglés *Engineering* con croquis de averías hacia proa de la chimenea	594
Averías sufridas por el *Huáscar* durante el Combate de Angamos, reproducido del periódico inglés *The Engineer*	596

Pag.

Averías sufridas por el *Huáscar* durante el Combate de Angamos, reproducido del periódico inglés *Engineering*, muestra grabado de la torre de artillería 598

Reproducción del *Diario de Bitácora* del *Blanco Encalada* del 8 de octubre de 1879 (a color) 788

Reproducción del *Diario de Bitácora* del *Almirante Cochrane* del 8 de octubre de 1879 (a color) 791

ÍNDICE GENERAL

A

Abril, alumno Federico, 688
Abtao, vapor chileno, 27, 51, 52, 57, 59, 60, 61, 62, 63, 65, 66, 67, 68, 70, 71, 72, 73, 76, 77, 101, 195, 198, 200, 203, 206, 212, 259, 265, 266, 267, 268, 273, 376, 380, 383, 385, 388, 390, 391, 393, 395, 398, 400, 401, 403, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 413, 414, 415, 416, 418, 419, 421, 605
Academia Nacional de Historia, 77
Acosta, subteniente P., 170
Adelaida Rojas, fragata chilena, 209 (captura), 227, 240, 427, 813
Adriana Lucía, barca nicaragüense, 102, 211, 227, 228, 240, 278, 436, 550, 569, 606, 709, 710, 812, 813
Adriático, mar, 597
Aduana del Callao, 131, 170, 731, 732
Affondatore, blindado italiano, 597
Agua Santa, 448
Águila, soldado Manuel, 550, 566, 755
Aguilar, grumete Francisco, 549, 566, 754
Aguirre, cirujano del *Cochrane*, 822
Aguirre, coronel, 441
Aguirre, capitán de corbeta Elías, 79, 80, 102, 233, 278, 405, 515, 516, 517, 518, 525, 528, 536, 538 (foto), 547, 587, 631, 633, 643, 657, 751, 765, 769, 773, 774, 807, 808
Aguirre, marinero Juan, 549
Ahumada Moreno, historiador Pascual, 212, 497, 607, 784, 794, 795, 796, 798, 802, 803, 805, 810, 811, 812, 814
Aisle, vapor, 324, 325, 326
Alacrán, isla, 143, 150, 151 (artillería), 152, 339, 340, 810
Alamo, subteniente chileno I., 105
Alarcón, cabo 2do. Anacleto, 550, 755
Alaska, buque norteamericano, 470, 642, 643
Alay, lancha torpedera, 324, 332, 335, 336, 337
Alayza, secretario de Fomento Narciso, 358
Albany, 342
Alcalá, aspirante Clemente, 685, 763
Alcíbar, mayordomo y fogonero Isidro, 546, 549, 554, 754
Alcorta, aspirante Felipe, 685
Alejandro Magno, 82
Alemania, 738, 739
Alfaro, subteniente A.M., 168
Alfaro, subteniente J., 168
Alfaro, contador Juan, 47, 55, 56, 79, 80, 85, 405, 543 (foto), 546, 547, 557, 565, 571, 572, 629, 633, 751
Alfaro, sargento mayor M., 168
Alfonso, auditor de guerra José, 29, 30, 31, 32, 252, 254, 255, 257
Alianza, lancha torpedera, 132, 315, 320, 810
Aljovín, capitán de corbeta Arístides, 458, 462
Almirante Blanco Encalada, blindado chileno, 24, 27, 29, 33, 34, 37, 40, 74, 76, 100, 101, 108, 159, 160, 195, 198, 200, 203, 212, 248, 254, 263,

266, 267, 268, 269, 270, 273, 274, 284, 285, 286, 316, 333, 334, 337, 376, 379, 380, 389, 390, 396, 408, 413, 414, 415, 416, 419, 420, 441, 455, 456, 457, 458, 462, 473, 475, 476, 477, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 486, 489, 494, 496, 497, 498, 501, 505, 508, 509, 515, 516, 517, 518, 529, 530, 531, 534, 536, 545, 546, 556, 575, 586, 588, 590, 600, 605, 619, 621, 623, 625, 626, 627, 629, 630, 661, 679, 680, 744, 760, 769, 772, 773, 778, 779, 780, 782, 783, 786, 788, 792, 793, 815, 819, 820, 822

Almirante Cochrane, blindado chileno, 27, 40, 51, 52, 54, 57, 59, 60, 62, 65, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 100, 101, 145, 195, 198, 200, 203, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 219, 225, 235, 245, 246, 248, 251, 256, 258, 259, 261, 263, 264, 271, 273, 274, 277, 278, 280, 285, 317, 419, 474, 475, 481, 485, 489, 494, 498, 500, 501, 502, 507, 508, 509, 510, 514, 515, 516, 517, 525, 528, 529, 530, 531, 533, 534, 536, 552, 561, 579, 586, 588, 590, 600, 605, 608, 609, 619, 621, 623, 625, 626, 629, 630, 636, 645, 661, 679, 705, 756, 758, 759, 767, 769, 770, 772, 773, 778, 779, 780, 783, 785, 786, 787, 789, 790, 791, 819, 822

Almirante Grau, blindado, 713, 764, 765, 822 (crucero)

Altamirano, ingeniero chileno, 529

Altamirano, intendente Eulogio, 546, 562, 563, 569, 570, 679

Altamirano, contralmirante chileno Eusebio, 24, 74, 212, 214, 215, 216, 245, 246, 251, 252, 253, 259

Althaus, 300

Alvarado, teniente A., 162, 170

Alvarado, subteniente F., 170

Alvarado, J.D., 237

Alvarado, oficial 3ro. Wenceslao, 103

Álvarez, alumno Héctor, 688

Álvarez, secretario Mariano, 39, 40, 100, 101, 135, 143, 145, 148, 150, 153, 154, 157, 158, 202, 203, 239, 244, 278, 288, 289, 312, 463, 465, 645, 659, 706, 738, 795, 801, 814

Álvarez del Villar, teniente M., 170

Alvo, vapor, 325

Alzamora, capitán de navío Federico, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 128, 130, 132, 154, 155, 166, 167, 170, 171, 174, 175, 176, 185, 301, 617, 664

Alzamora, fogonero, Gregorio, 549, 566, 754

Alzamora, cirujano mayor J., 186

Alzamora, capitán de navío Ruperto, 85, 300, 301, 691, 808, 809, 821

Alzola, capitán de corbeta Manuel, 105

Amador, capitán A., 162, 170

Amazonas, vapor chileno, 74 (compra), 110, 111, 112, 148, 151, 259, 270, 274, 277, 307, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 419, 433, 449, 450, 453, 474, 475, 476, 478, 480, 679, 698, 704, 705

Amazonas, vapor PSNC, 697, 700, 701

Amazonas, 97, 746

Amberes, 680

Ambulancia de la Cruz Roja, 732

Amunátegui, ministro chileno Miguel Luis, 253, 335, 336, 337, 535

Ancón, 93, 154, 191, 428, 431, 438, 638, 662, 704, 716, 747

Andahuaylas, 425

Anderson, artillero James, 548, 555, 565, 570, 571, 752

Andraca, aspirante Manuel o Juan F., 103, 568, 685

Angamos, punta, 284, 488, 496, 497, 498, 499, 538, 553, 579, 608, 621, 779, 782, 786, 792, 793, 815

Angamos, vapor chileno, 224, 664, 680

Angulo, contador chileno J., 105, 225

Aniceto, marinero José, 549, 753
Annapolis, 812, 814, 815
Antilla menor, isla, 371
Antillas, 717
Antofagasta, 25, 27, 28, 29, 30, 32, 33, 34, 35, 37, 38, 50, 74, 76, 100, 101, 102, 135, 159, 199, 200, 202, 203, 205, 206, 209, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 230, 232, 236, 238, 242, 245, 246, 247, 249, 251, 252, 254, 256, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 273, 274, 277, 280, 284, 293, 294, 298, 299, 309, 335, 375, 376, 380, 381 (plano), 382, 383, 384, 385, 386 (croquis), 388, 390, 391, 395, 396, 397, 399, 401, 402, 403, 404, 408, 409, 411, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 436, 457, 464, 466, 473, 474, 476, 477, 478, 480, 482, 485, 486, 489, 490, 496, 531, 532, 538, 546, 552, 562, 574, 579, 588, 605, 626, 628, 629, 632, 634, 636, 657, 663, 672, 674, 679, 680, 699, 702, 704, 705, 748, 767, 772, 775, 778, 804, 812, 813, 815, 816, 819
Apurímac, fragata escuela, 129, 302, 568, 691, 692, 693, 694, 695
Arana, teniente 1ro. Luciano E., 103, 568
Arancibia, ingeniero Felipe, 159, 198, 300, 309, 313, 375, 376, 392, 396, 399, 401, 406
Arauco, golfo de, 274
Araujo, marinero Andrés, 549, 565, 754
Arbulú, aspirante José Ignacio, 286, 685
Arce y Folch, capitán de navío, Luis Benjamín, 148, 685, 800
Arciniega, grumete Francisco, 549, 550
Ardila, señor, 331
Arellano, capitán de infantería Manuel, 55, 56, 79, 543 (foto), 547, 564, 751
Arenas, ministro Antonio, 672
Arequipa, 161, 357, 455, 560, 563, 570, 611, 644
Arequipa, batallón, 110
Arequipa, vapor. PSNC, 697, 699, 700, 712
Arévalo Villacís, senador por Loreto Juan, 746
Argentina, 196, 717, 721, 722, 724, 725, 748, 795
Arguedas, coronel Pablo, 356
Arias, teniente A., 121, 186
Arias, ministro José V., 672
Arica, 24, 27, 28, 29, 30, 36, 37, 38, 39, 40, 45, 47, 48, 49, 50, 51, 53, 54, 59, 60, 63, 65, 66, 67, 69, 70, 75, 76, 85, 90, 91, 94, 95, 96, 98, 99, 100, 101, 102, 106, 107, 108, 109, 110, 116, 134, 135, 136, 137, 143 (baterías), 144, 145, 146, 147, 148, 150, 151, 152, 153, 154, 157, 158, 164, 165, 192, 195, 199, 201, 202, 203, 204, 205, 209, 215, 222, 223, 227, 228, 229, 232, 233, 234, 235, 236, 240, 246, 247, 248, 252, 263, 271, 274, 277, 278, 280, 285, 288, 289, 290, 293, 294, 297, 303, 304, 312, 313, 314, 320, 322, 339, 340, 350, 352, 356, 372, 373, 374, 375, 376, 379, 382, 383, 385, 389, 390, 396, 400, 404, 415, 416, 418, 419, 420, 421, 422, 423, 426, 427, 429, 432, 434, 435, 436, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 448, 449, 450, 451, 453, 455, 456, 457, 458, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 473, 475, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 486, 487, 488, 498, 507, 551, 554, 560, 564, 572, 606, 607, 611, 612, 621, 625, 627, 628, 631, 632, 633, 636, 637, 638, 645, 661, 662, 666, 701, 702, 703, 704, 705, 706, 711, 734, 735, 736, 740, 748, 749, 771, 775, 778, 795, 797, 802, 803, 804, 807, 808, 810, 811, 812, 813, 816, 819, 820, 821

El Ariqueño, periódico de Arica, 143
Army and Navy Journal, periódico USA, 597
Armstrong, cañones, 91, 121, 129, 133, 157, 158, 161, 175, 224, 277, 427, 428, 432, 450, 460, 470, 579, 591, 595, 615, 651, 798, 801
Armstrong, ingeniero Joseph, 127, 321, 444, 451
Arno, vapor, 303, 304, 305
Arsenal Naval, 98, 115, 151, 152, 169, 312, 432, 438, 455, 619
Arteaga, general chileno Justo, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 35, 74, 76, 194, 213, 254, 255, 256, 257, 258, 261, 262
Arteaga, subteniente L., 162, 170
Arteaga Alemparte, diputado chileno Justo, 32, 213
Artillería de Aduana, batallón, 616
Artillería Comercio, batallón, 176
Artillería Naval, columna, 161 (creación), 162 (dotación), 163, 164, 165, 168, 169, 170, 171, 801
Artillería de la Guardia Nacional, batallón, 168, 169, 170 (dotación)
Artillería de la Plaza, batallón, 120
Artilleros, 41 (*Huáscar*), 42, 68, 88, 89, 91
Aspirantes, 684, 689 (embarque)
Astete, capitán de fragata Luis Germán, 122, 132, 619
Astudillo, carbonero Toribio, 549, 566, 755
Atacama, 113, 215, 217
Atacama, periódico de Copiapó, 215
Atahualpa, monitor, 85, 86, 134, 135, 137, 138, 139, 140 (ejercicio de tiro), 141, 142, 306, 454, 568, 646, 648, 651, 802
Atico, 445, 736
Atlántico, océano, 715
Australia, 710, 714, 721, 722, 724, 725
Austria-Hungría, monarquía, 196
Avenell, artillero, Albert, 548, 555, 752
Ayacucho, batallón, 444, 564
Ayacucho, 666
Ayacucho, vapor PSNC, 327, 697, 700, 703, 704, 706, 710
Azcárate, alférez Luis, 339

B

Bahía, 702
Baistrocchi, 817
Baker, artillero John, 548, 565, 752
Balladares, maquinista Emilio, 79, 225, 278, 287, 430, 616
Ballenitas, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 702
Ballestas, vapor inglés, 705
Balta, alférez de fragata Juan Francisco, 459
Balvino, fogonero Manuel, 549, 566, 754
Bandini, obispo, 643
Baquedano, general chileno Manuel, 475, 531
Barandiarán, aspirante Carlos, 685
Barandiarán, alumno Isaac, 688
Barber y Fenestre, contratistas de faros, 747, 748
Barinaga, secretario de Hacienda Manuel A., 357, 733, 740
Barloque, teniente 1ro. José, 222, 434
Barra, teniente coronel Juan B. de la, 33, 186
Barraza, subteniente A., 168
Barreda, Felipe A., 423
Barrenechea, Augusto, 315
Barrera, capitán de navío Lino de la, 122, 185, 619
Barrera, teniente 1ro. Manuel de la, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 334, 337, 338, 451, 810
Barrientos, señor, 354, 355
Barriga, coronel B., 40, 65
Barrios, soldado Guillermo, 550, 756
Barrios, teniente L., 168
Basadre, subteniente Carlos F., 120
Basadre, historiador Jorge, 398, 417, 423, 811, 812

Batallón de Marina, 359
Baterías de Antofagasta, 411, 412
Baterías de Arica, 24, 50, 88, 95, 99, 101, 102, 143, 144, 373, 389, 435, 447, 463, 487, 771, 812
Baterías del Callao, 24, 114, 115, 116, 117, 119, 120, 121 (personal), 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 153, 155 (estado general de artillería), 171 (estado), 172 (croquis), 174, 184, 185 (dotación), 186, 187, 192, 437, 651, 652
Bayosopolos, artillero Atanasio, 548, 565, 753
Bazo, capitán Juan Bautista, 98
Becerra, capitán de navío José, 446
Bedford, almirante Frederick, 808
Bedoya, coronel R., 703
Bélgica, 634, 718
Bellavista, 170, 171, 192
Belle of Cork, vapor, 224 (después *Angamos*), 664, 680
Bello, capitán chileno R., 105
Beltrán, soldado Hipólito, 550, 566, 756
Beltrán, general Rudesindo, 673
Beltrán, marinero Santos, 549, 553, 563, 570, 753
Benavides, capitán de corbeta Emilio, 430, 606, 762, 777
Benavides, capitán de fragata José B., 160
Benavides, subteniente M., 168
Benites, teniente 2do. Heriberto, 568
Benites, teniente 2do. Julio E., 459
Bennet, historiador F.M., 137, 799
Berguesse, artillero Enrique, 548, 555, 753
Berlín, 739
Berliner Tageblat, periódico alemán, 738
Bernabeu, teniente J., 168
Bianchi T., teniente chileno A., 493, 497
Bies, corresponsal del *Herald*, 160
Bieytes, guardiamarina Fernando, 286
Black, aspirante Pedro, 459, 685
Blakely, cañones, 121, 122, 124, 127, 127, 144, 152, 174, 175, 184, 187, 652, 798, 801
Blakely, capitán inglés A.T., 798, 799
Blanco, coronel M.F., 155, 172, 186
Blanco Encalada, caleta, 209, 380, 383, 409, 421
Blaque, teniente, 462
Blest Gana, Alberto, 274
Bloqueo de Arica, 735
Bloqueo del Callao, 26
Bloqueo de Iquique, 24, 26, 27, 30, 40, 51, 78, 135, 150, 158, 195, 240, 252, 259, 260, 265, 266, 267, 268, 270, 294, 372, 713, 735
Blume Corbacho, Roberto, 342, 348, 367, 371, 811
Blume y Dixon, J.F., 811
Blume y Othón, ingeniero Juan Carlos Federico, 299, 342, 343, 344, 345 (foto), 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 703, 810, 811
Bocanegra, comisario de guaneras del sur Federico, 33
Boletín de Guerra del Ejército Boliviano, 31
Boletín de la Guerra del Pacífico, 74, 91, 212, 493, 497, 509, 575, 576, 777, 781, 785, 787, 797, 805, 814
Bolivia, vapor PSNC, 569, 570, 697, 699, 700, 704, 712, 713, 732, 733
Bolivia, 27, 28, 29, 30, 31, 96, 192, 198, 202, 205, 206, 240, 272, 327, 382, 383, 389, 419, 421, 442, 489, 557, 579, 619, 634, 636, 637, 653, 658, 659, 667, 668, 670, 675, 722, 776, 795, 802, 814
Bombardeo de Iquique, 101, 194, 195, 199, 200, 201
Bombardeo de Pabellón de Pica, 33, 34
Bona, isla, 328

Bondy, alférez de fragata Carlos, 286, 358
Bonhomme, teniente 2do. Nemesio, 444
Bonifaz, coronel Enrique, 132, 172, 186
Bonilla, marinero Nicolás, 549, 550, 565, 754
Boom, fogonero John, 549, 566, 754
Borja, bahía, 291, 808
Borja, soldado Manuel, 550, 566, 756
Botsford, maquinista Benjamín, 459, 616
Bouhent, subteniente J., 186
Box, artillero Charles, 548, 565, 753
Boyton, torpedista Paul, 364, 367, 811
Boza, capitán C., 162, 170
Bradford, teniente Robert B., 395, 396, 399, 812
Brasil, 717, 722
Bravo, teniente coronel F., 162, 170
Bravo, teniente M., 162
Breese, capitán de navío USA, K.R., 577, 757, 758
Brehemen, buque alemán, 209
Brescia, 82
Brikby, barca inglesa, 380, 421
Browne, capitán Charles Orde, 815
Bruselas, 739
Buenaventura, 702
Buendía, general Juan, 76, 159, 195, 200, 201, 203, 236, 274, 382, 421, 461, 462, 667, 668, 703
Bueno, guardiamarina Bruno, 55, 62, 79, 80, 225, 405, 446, 547, 550, 685
Buenos Aires, 640, 705, 795
Bullack, maquinista F., 615
Bulnes, historiador Gonzalo, 24, 25, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 198, 199, 214, 215, 216, 231, 247, 254, 258, 262, 263, 271, 399, 413, 414, 474, 476, 794, 802, 803, 805, 812, 814
Bulnes, teniente coronel chileno Manuel, 105, 213, 214, 225, 230, 231, 235, 236, 252
Bulnes, sargento mayor chileno W., 105, 225, 235
Buren, E. van, 195
Burga, alumno Eleodoro, 688
Burns, artillero Williams, 548, 565, 753
Bustamante, capitán E., 121
Bustamante, J.A., 546
Bustamante, aspirante Jesús, 452, 685
Bustamante, capitán de infantería Mariano, 55, 62, 79, 225, 405, 543 (foto), 547, 564, 633, 751
Bustamante, general Pedro, 116, 444, 445, 450, 564, 771

C

Cabada, comandante, 235
Cabello, Julio, 331, 333, 338
Cabello, alférez Manuel, 339
Cabezudo, artillero Gregorio, 548, 551
Cabezudo, condestable N., 130
Cabieses, teniente 2do. Ezequiel, 186, 451
Cabieses, capitán de navío Hercilio, 619
Cable submarino, 150, 404, 413, 448, 449, 748
Cabrera, aspirante Arturo, 685
Cabrera, ayudante de cirujano chileno J.A., 112
Cáceres, marinero Francisco, 34, 546, 549, 553, 563, 566
Cáceres, general Andrés Avelino, 370
Cáceres, capitán de navío Hipólito, 301
Caja Fiscal del Callao, 41, 105, 107, 129, 165, 166, 171, 225, 311, 312, 455, 613, 686, 687, 691, 693, 814, 823
Cajamarca, batallón, 353
Calama, 34, 50, 382, 558, 559, 560
Caldera, 35, 76, 181, 205, 210, 211, 212, 214, 215, 216, 217, 235, 240, 242, 245, 246, 247, 255, 259, 263, 264, 271, 273, 278, 280, 283, 285, 286, 390, 409, 418, 480, 563, 575, 576, 680, 698, 701, 702, 703, 707, 708, 712, 748
Calderón, aspirante Carlos L., 451, 685
Calderón, soldado José, 550, 566, 756
Calderón, secretario de RR.EE. Pedro

José, 338, 357, 563, 570
Calderón, cabo de 2da. Santos, 543 (foto)
Calderón, soldado Segundo, 550, 566, 755
California, 634, 705, 710, 714, 721, 722, 724, 725
Callao, 23, 24, 25, 26, 29, 35, 36, 40, 41, 42, 44, 47, 48, 49, 50, 64, 65, 66, 69, 70, 77, 82, 85, 91, 93, 94, 95, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 105, 106, 107, 109, 110, 111, 112, 114, 115 (baterías), 116, 118, 119, 120, 122, 129, 131, 134, 135, 136, 140, 141, 142, 144, 145, 146, 151, 152, 153, 155, 160, 166, 167, 170, 175, 189, 190, 191, 193, 202, 203, 209, 211, 222, 226, 227, 235, 236, 238, 240, 254, 280, 284, 286, 288, 299, 301, 303, 304, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 329, 332, 334, 338, 339, 342, 352, 353, 354, 355, 357, 358, 359, 362, 366, 368, 369, 371, 372, 382, 383, 394, 399, 400, 412, 418, 420, 422, 427, 429, 431, 432, 433, 435, 437, 441, 442, 443, 445, 446, 449, 450, 451, 451, 453, 454, 455, 456, 460, 461, 477, 478, 479, 480, 481, 508, 538, 550, 552, 553, 554, 561, 562, 567, 569, 571, 605, 606, 612, 613, 616, 617, 619, 620, 621, 622, 623, 627, 629, 637, 638, 642, 643, 644, 645, 647, 660, 661, 662, 664, 674, 694, 698, 699, 700, 701, 702, 703, 704, 705, 706, 707, 708, 709, 710, 711, 713, 714, 715, 716, 718, 724, 732, 737, 740, 741, 742, 743, 745, 746, 749, 771, 795, 802, 808, 810, 812, 813, 815, 816
Callao, batallón, 103, 124, 616, 642, 673
Caloyeras, artillero Atanasio, 548, 555, 753
Calvo, cabo 2do. Fidel, 550, 566, 755
Calvo, marinero José, 549, 753
Camacho, coronel, 441
Camaná, 736
Camarones, caleta y quebrada, 31, 40, 98, 462
Cambas, marinero Anselmo, 549
Camino, corresponsal N., 65
Campbell, maquinista J., 112
Campbell, historiador N.J.M., 120, 798
Campero, general Narciso, 50
Campo, alumno Felipe del, 688
Campo, corresponsal José Rodolfo del, 96, 204, 206, 225, 226, 228, 234, 235, 288, 290, 291, 293, 297, 298, 465, 460, 499, 509, 515, 609, 610, 622, 623, 624, 797, 802, 803, 805, 806, 807, 815, 822
Campos, capitán chileno B., 105
Canales, practicante de medicina José Ignacio, 55, 79, 406, 413, 435, 557, 565, 629, 633, 751
Canales, capitán chileno J.R., 105
Canarias, islas, 298
Candamo, Manuel, 673, 674
Canevaro, Bernardo C., 808
Canevaro, coronel César, 111, 664, 665
Canevaro, José Francisco, 300, 301, 316, 324, 325, 326
Canevaro, diputado Juan, 242, 803
Canevaro, Rafael, 665
Canfield, Eugene B., 173, 796
Cangas, grumete Melchor, 549, 550
Canto, capitán M., 162, 170
Cañas, teniente E., 170
Capua, 627
Carabineros de Yungay, regimiento chileno, 102, 112, 160, 213, 225, 230, 234, 235, 561, 563, 569, 611, 627, 628, 660
Caráquez, bahía de, 330, 333, 335
Carasas, subteniente L., 170
Carbajal, capitán de fragata Manuel Melitón, 47, 55, 56, 79, 80, 84, 209, 222, 225, 233, 283, 284, 417, 469, 507, 508, 509, 510, 514, 515, 516, 525, 527, 528, 543 (foto), 546, 547,

552, 554, 557, 558, 559, 563, 564, 571, 572, 573, 605, 618, 620, 628, 629, 631, 633, 663, 706, 751, 768, 774, 790, 812, 814, 822
Cárcamo, teniente L., 162, 170
Cárdenas, fiscal doctor, 617
Cárdenas, alférez Aurelio, 339
Cardiff, 710
Carmelino, capitán A., 187
Carranza, 425
Carranza, teniente Cruz, 763
Carranza Mármol, Ángel, 644
Carrasco, teniente 2do. Bernabé, 122, 127, 132, 314, 320, 322
Carrasco, capitán de navío Francisco, 617
Carrasco, capitán de navío Manuel María, 122, 310, 314, 321
Carrasco, marinero Mercedes, 549, 565, 753
Carreño, guardiamarina Pedro A., 459
Carreño Dehesa, teniente 1ro. Enrique, 458, 462
Carreño Gasso, capitán de navío Enrique, 79
Carreño Gasso, capitán de navío José Rosendo, 617, 618, 619
Carrera, capitán Enrique, 122, 186
Carrillo, capitán de navío Camilo, 137, 140, 145, 146, 147, 148, 301, 488
Carrizal Bajo, 210, 211, 212, 235, 240, 626, 702
Carvajal Pareja, contralmirante Melitón, 44, 797
Casanova, capitán de navío Gregorio, 457
Casma, 98, 702, 712, 713, 747
Casma, vapor, 330, 332
Castillo, general Fermín del, 673
Castillo, capitán de corbeta chileno Luis A., 475, 476, 493, 497, 530, 546, 552, 554, 785, 787
Castillo, comandante M. del, 98
Castillo, soldado Narciso, 550, 566, 756
Castillo, pintor Teófilo, 520
Castillo, subteniente V., 162
Castleton, capitán A., 75, 476
Castro Hart, teniente 1ro. Juan Manuel, 342, 358, 363, 367, 810
Catawba, monitor, 799, 802
Cávenal, ingeniero Thomas, 813
Cavenecia, aspirante Ricardo, 459, 685
Cavero, teniente 1ro. Justiniano, 286, 434
Cavero, teniente 2do. Octavio, 107, 286, 434, 436, 451
Cavero de Grau, Dolores, 635
Cavero de Viel, Manuela, 536
Celedón, condestable José, 548, 555, 752
Celis, practicante de medicina Juan P., 98
Celis, teniente V., 167
Cerro Azul, 702, 705, 716
Cervini, subteniente H., 186
Chacabuco, batallón chileno, 536
Chacabuco, corbeta chilena, 27, 33, 34, 35, 37, 66, 74, 100, 212, 216, 217, 254, 259, 261, 270, 273, 472, 475, 679, 704
Chacaltana, diputado Pedro Pablo, 765
Chala, 36, 49, 698, 702, 711, 736
Chala, vapor de la PSNC, 211, 213, 215, 254, 379, 421, 466, 626, 771
Chalaco, vapor, 23, 35, 39, 40, 49, 50, 65, 66, 86, 94, 98, 99, 100, 101, 107 (reparaciones), 108, 109, 128, 139, 143, 144, 148, 150, 151, 153, 154, 161, 185, 198, 204, 249, 312, 323, 382, 436, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 448, 449, 455, 457, 458 (dotación), 460, 461, 462, 463, 568, 612, 613, 616, 632, 654, 665, 666, 694, 797, 800, 812, 814
Chambers, fogonero Joseph, 374, 549, 566, 754
Chancay, 716, 747
Chañaral, 209, 210, 211, 212, 215, 227, 235, 240, 250, 262, 278, 283, 483, 484, 486, 680, 702, 709, 744
Chaparro, subteniente chileno G., 105
Charrúa, vapor uruguayo, 705
Charún, teniente C., 168
Charún, coronel F.S., 168

Chávez, soldado Basilio, 550, 566, 755
Chávez, aspirante Enrique, 685
Chávez, teniente 1ro. Julio, 451
Chávez, sargento mayor M.B., 121, 186
Chávez, Sixto, 333
Chepica, caleta, 483
Chester, 325
Chester, torpedista Stephen, 308, 375, 376, 390, 392, 401, 402, 406, 440, 812
Chicla, 106, 112
Chile, vapor PSNC, 457, 697, 700, 711, 731
Chile, 27, 28, 30, 33, 42, 59, 63, 64, 65, 66, 75, 89, 90, 91, 106, 107, 110, 126, 150, 160, 181, 188, 189, 199, 204, 206, 212, 224, 226, 235, 236, 238, 239, 240, 242, 243, 245, 247, 250, 253, 272, 285, 290, 293, 297, 298, 300, 325, 327, 328, 335, 337, 338, 341, 352, 369, 370, 372, 373, 376, 381, 385, 391, 397, 415, 416, 417, 418, 419, 426, 453, 471, 472, 473, 474, 484, 488, 496, 534, 553, 558, 559, 560, 561, 567, 569, 570, 571, 584, 601, 602, 606, 620, 621, 634, 636, 639, 640, 641, 645, 650, 652, 664, 666, 675, 678, 679, 680, 681, 698, 699, 702, 704, 709, 714, 715, 716, 717, 720, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 727, 728, 729, 730, 731, 732, 733, 739, 743, 745, 775, 778, 781, 795, 796, 800, 801, 803, 804, 808, 812, 813, 814
Chiloé, 288
Chimbote, 702, 712, 716, 747
China, 796
Chincha, islas, 48, 65, 718
Chinn, teniente coronel USA George M., 795
Chipana, punta, 91, 92, 94, 261, 747
Chorrillos, 91, 135, 188, 449, 747, 749
Chosica, 106
Christiancy, ministro USA Isaac P., 201, 240, 637, 638, 642, 728, 730, 802, 803, 815
Chucumata, 457
Chunga, artillero Juan, 549, 553, 555, 563, 753
Chunga, soldado Juan, 550, 566, 755
Chuquiconsa, sargento 2do. Silverio, 550, 566, 755
Churruca, puerto, 293
Churruca, almirante español Cosme Damián de, 632
Cilley, ingeniero Guillermo H., 358
Cisneros, vocal de la Corte Suprema, 738
Cisneros, general Pedro, 673
Clément, buzo Theophile, 159
Clorinda, goleta chilena, 605
Cloves, 509
Clyde, 274
Cobián, capitán de fragata Juan Bautista, 566, 572
Cobija, 37, 100, 284, 286, 382, 420, 421, 609
El Cobre, caleta, 380, 383, 421
Cochabamba, 441
Cock, inspector de máquinas Samuel, 91, 93, 99, 127, 324, 454
Cocotea, caleta, 736
Colán, artillero Faustino, 549, 565, 753
Colombia, 640, 706, 717, 721, 746
Colombia, vapor PSNC, 36, 76, 160, 210, 212, 215, 259, 261, 267, 284, 326, 328, 376, 697, 698, 700
Colón, vapor, 315
Colón, 324, 325, 326, 327
Colonna, comerciante, 97
Columbia Británica, 717
Comandancia de Armas del Callao, 24
Combate de Angamos, 138, 284, 352, 463, 465, 470, 471, 489, 493, 507, 508, 509, 510, 513 (croquis), 520 (óleo), 551 (heridos y muertos), 576, 577, 583, 584, 589, 592, 597, 598, 607, 636, 648, 678, 741, 742, 743, 764, 815
Combate de Antofagasta, 380, 381, 382, 388, 389, 397, 402, 403, 404, 405,

406, 408, 409, 410, 416, 417, 436, 657, 804
Combate de Chipana, 91, 92, 94, 261, 427, 747
Combate del Dos de Mayo, 173
Combate de Iquique, 27, 33, 51 (2do. Combate), 56, 59, 77, 78, 202 (2do.), 387 (croquis), 657, 804
Combate de Lissa, 597
Commercial Advertiser, periódico de Nueva York, 634
El Comercio, periódico de Lima, 23, 37, 40, 45, 56, 60, 63, 66, 91, 96, 140, 159, 164, 199, 235, 241, 242, 288, 342, 382, 383, 465, 490, 495, 499, 607, 622, 623, 624, 629, 648, 679, 727, 795, 796, 799, 800, 801, 802, 805, 810, 811, 814, 815, 823
El Comercio, periódico de Chile, 481
El Comercio, periódico de Guayaquil, 336
El Comercio, periódico de Iquique, 628, 634
Compañía del Gas de Lima, 227
Compañía Salitrera, 713
Compañía Sudamericana de Vapores, 222, 226, 230, 696
Condestables, 85
Constitución, columna, 102, 103, 105, 287, 550, 555, 556, 568, 606, 607, 763, 777, 812
El Constituyente, periódico de Copiapó, 35
Contreras, grumete José Santos, 549, 566, 754
Contreras, coronel Santiago, 195
Cooper, doctor inglés, 679
Cooper, cabo de luces J., 616
Copiapó, 215, 748
Copiapó, vapor chileno, 212, 216, 217, 259, 270, 273, 476, 486, 531, 534, 546, 628, 699, 767, 769, 790, 793
Coqueta, goleta chilena, 34, 546, 550, 553, 563, 566, 605
Coquimbo, vapor PSNC, 80, 147, 212, 538, 552, 556, 634, 647, 664, 697, 700, 703, 704, 711, 712
Coquimbo, bergantín-goleta inglés, 466, 471, 483, 525, 526, 534, 551, 606, 626, 741, 742, 743, 744, 756, 768, 771, 775
Coquimbo, 206, 209, 212, 216, 217, 236, 249, 280, 285, 465, 466, 470, 472, 483, 485, 502, 577, 578, 584, 588, 626, 680, 702, 713, 743, 771, 772, 775, 814, 815
Coquis, calderero J., 165
Cork, 380
Cornejo, teniente M., 168
Coronel, 703
Coronel Zegarra, capitán de fragata Neracio, 122, 186
Corpancho, teniente 1ro. Carlos, 568
Corrales, corresponsal, 633
Corrales Melgar, Juan, 718
Correa, capitán P., 287
Correo, periódico de Lima, 568
Cortez, soldado José, 550, 566, 755
Corzo, subteniente N., 168
Costa Rica, 705
Cotera, general ministro Manuel González de la, 132, 169, 176, 185, 228, 307, 352, 355, 558, 559, 560, 642, 652, 656, 657, 662, 665, 666, 671, 672, 673, 674, 730, 741, 749
Cotopaxi, vapor PSNC, 469, 484, 626, 702, 772
Cousiño, señora de, 75
Covadonga, corbeta chilena, 27, 78, 212, 259, 273, 274, 474, 475, 482, 485, 487, 488, 496, 497, 515, 605, 610, 621, 622, 626, 640, 679, 767, 769, 772, 773, 778, 780, 782, 786, 789, 792, 793
Cox, E., 673
Cremona, 82
Cruz, L., 34
Cruz, marinero Juan M., 549, 565, 753
Cruzat, teniente 1ro. Belisario, 458, 461, 462
Cuadros, ingeniero Manuel J., 358

Cuba, 717
Cudlipp, diputado Carlos, 764
Cuzco, 443

D

Dahlgren, cañones, 115, 143, 144, 151, 152, 153, 154, 157, 161, 174, 178, 179 (foto), 181, 185, 463, 799, 801, 802
Dahlgren, almirante USA John Adolf, 795, 799
Dantec, capitán de fragata chileno G.F. le, 226, 260, 266, 803, 805
Dávila, artillero Eleodoro, 549, 565, 753
Dávila, carbonero Juan, 549, 554, 566, 755
Dávila, teniente 2do. Manuel Francisco, 451
Dávila, subteniente M., 162
Daza, presidente boliviano Hilarión, 24, 27, 28, 29, 36, 37, 39, 50, 60, 63, 65, 96, 101, 200, 236, 374, 416, 422, 635, 636, 664, 666, 669, 670, 671
Decrés, corbeta francesa, 246, 382, 420, 457
Defensa del Callao, 305
Delfín, coronel Ruperto, 121, 125, 127
Delgado, ingeniero Eulogio, 137, 315
Delgado, teniente 2do. Manuel, 375, 390, 562, 563, 564
Dellatorre y Cia., 326, 327, 328, 329
Dellepiane, historiador Carlos, 119, 149
La Democracia, periódico de La Paz, 388
Denan, sargento mayor F., 168
Denderah, vapor alemán, 705
Denegri, ministro Aurelio, 672
Denegri Luna, doctor Félix, 77, 795, 796, 797, 798, 799, 800, 801, 802, 803, 805, 809, 810, 812, 814, 815, 823
Deserciones, 48 (*Huáscar*), 204
Deustua, escribano Alejandro O., 228, 741
Devine, artillero John, 548, 565, 752
Diario de Bitácora del Huáscar, 49, 51, 53, 54, 202, 204, 205, 209, 218, 220, 225, 278, 279, 280, 284, 374, 376, 379, 383, 384, 390, 398, 401, 439, 440, 441, 442, 465, 469, 470, 579, 601, 679, 796, 803, 808, 812, 816, 822
Diario Oficial, periódico de Chile, 42, 216
Díaz, alumno Ismael, 688
Díaz, teniente J., 162, 170
Díaz, marinero Manuel, 339
Díaz, marinero Ventura, 549
Díaz, carbonero chileno Vicente, 784
Díaz Gómez, 644
Díaz Seminario, capitán de navío Emilio, 128, 130, 131, 172, 176, 186, 694
Diez Canseco, aspirante Arturo, 685
Diez Canseco, teniente 2do. Fermín, 53, 55, 56, 57, 60, 62, 79, 225, 280, 383, 386, 387, 392, 393, 395, 397, 398, 399, 401, 405, 466, 536, 543 (foto), 547, 557, 564, 568, 625, 629, 633, 751, 812
Diez Canseco, general Francisco, 673
Diez Canseco, cirujano Joaquín, 459, 462
Diez Canseco, general Pedro, 673
Dinamarca, 371
Dirección de Estadística, 716
Dirección Suprema de la Guerra, 23, 99
División de Torpedistas, 339 (Arica), 340, 341, 342
Donativos, comisión de, 97
Donayre, capitán de corbeta Gustavo, 747
Donayre, capitán de corbeta Nataniel, 106
Donoso, secretario chileno P.N., 29, 32, 255
Donovan, fogonero John, 549, 566, 754
Donward o Dorward, maquinista J., 79, 225, 278, 287, 374
Dos de Mayo, columna veterana de artillería, 123, 124, 125, 129, 130, 167, 168, 184, 191, 646

Dos de Mayo, glorioso regimiento de artillería, 116, 118, 168
Dovins, artillero James, 548, 555, 565, 752
Drummond Hay, ministro inglés en Chile, José, 560, 562, 563, 569, 570, 571
Dubois, empresario Eduardo, 356, 358
Dueñas, contramaestre Nicolás, 548, 751
Dueñas, alumno Ramón, 688
Duffó, capitán de corbeta Juan, 338
Dunnett, artillero John, 548, 555, 753

E

Echaurren, intendente chileno, 252
Echegaray, ingeniero Manuel Mariano, 123, 124, 125, 128, 129, 130, 131, 171, 175, 357, 358, 811
Echenique, general José Rufino, 397, 673
Ecuador, 196, 329, 335, 336, 337, 338, 372, 721
Eduardo, diputado Juan de la C., 242
Eduardo Brien, velero, 706
Effio, capitán F., 122, 186
Egipto, 796
Eguiguren, diputado Víctor, 656, 657, 726, 803
Egúzquiza, J., 810
Eizaguirre, grumete Lizardo, 549, 550
Ejército de Reserva, 112, 119, 120, 188, 190
Ekdahl, historiador Wilhelm, 414
Elcorrobarrutia, sargento mayor J.L., 121
Elcorrobarrutia, capitán de navío José, 353, 354, 617, 619
Eléspuru, alférez de fragata Carlos, 107, 286, 452
Elguera, ministro Buenaventura, 672
Elías, diputado Carlos M., 241, 423, 673, 678, 803
Elías Bonnemaison, alférez de fragata Manuel, 55, 56, 79, 225, 367, 393, 398, 543 (foto), 547, 564, 568, 751, 811
Elías Murguía, capitán de navío Julio J., 96, 288, 353, 427, 428, 429, 572, 613, 616, 796, 807, 814
Elmore, ingeniero N., 123
Emilia, barca chilena, 108 (captura), 418, 466, 550, 569, 605, 744
Encina, ingeniero chileno, 529
Enganche de personal, 41
The Engineer, periódico inglés, 595, 596
Engineering, periódico inglés, 509, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598
Ericson, fábrica de maquinaria, 137
Errázuriz, secretario Isidoro, 213, 251, 254, 255, 260, 261, 262
Escala, general chileno Erasmo, 32, 76, 213, 256, 257, 258, 268, 269, 271, 474, 475, 531, 535, 628
Escobar, aspirante Emilio, 209, 685
Escuadra de Evoluciones, 136, 142
Escuela de Aprendices de Marineros o de Grumetes, 83, 105, 302, 303, 412, 622, 690, 691, 692, 693, 694, 695, 823
Escuela de Artes y Oficios, 83
Escuela de Condestables, 83, 84, 129, 380, 383
Escuela de Maquinistas, 83
Escuela Preparatoria Naval, 84, 110, 191, 681, 682, 683, 684, 686, 687, 688, 689, 690, 694, 706, 823
Esmeralda, corbeta chilena, 24, 34, 67, 78, 112, 159, 160, 189, 196, 225, 238, 387, 534, 557, 558, 560, 561, 569, 605, 645, 680, 721
Esmeraldas, 702
España, 115, 117, 153, 175, 370, 721, 722, 806
Espiel, artillero Francisco, 548, 565, 753
Espiell, diputado Ricardo M., 764
Espinar, teniente 1ro. Rómulo, 38
Espinosa, capitán de corbeta Manuel I., 301

Espinosa, herrero chileno Pedro, 784
Espinosa, diputado Ricardo Wenceslao, 656, 657, 726
Espinoza, teniente E., 170
Espinoza, carbonero Nieves, 549, 566, 755
Espinoza, alférez de fragata Roberto, 122, 186
Estados Unidos de Norteamérica, 41, 77, 115, 120, 132, 136, 138, 139, 141, 142, 173, 196, 199, 274, 314, 316, 317, 318, 371, 372, 448, 469, 470, 496, 497, 502, 577, 584, 595, 596, 599, 634, 637, 642, 698, 701, 703, 715, 716, 717, 718, 728, 729, 731, 738, 744, 745, 795, 799, 802
Esteban, cabo 2do. José M., 550, 566, 755
Esteves, marinero Tomás, 549, 565, 753
Estrada, soldado José, 550, 566, 755
Estrecho, puerto, 293
La Estrella de Panamá, periódico, 634
Eten, 698, 701, 702, 705, 716, 747
Europa, 115, 138, 142, 151, 199, 224, 243, 273, 274, 277, 302, 316, 324, 325, 356, 428, 448, 478, 573, 615, 634, 640, 698, 701, 705, 718, 739, 746, 795, 796, 821
Evangelistas, islotes, 291, 293
Evarts, secretario USA W.M., 240, 637, 680, 728, 730
Ezeta, alumno Arturo, 688

F

Factoría Naval de Bellavista, 94, 100, 104, 108, 127, 133, 134, 163, 192, 204, 304, 305, 347, 355, 356, 359, 360, 362, 431, 436, 437, 438, 613, 614, 615, 801, 809, 810
Factoría Victoria, 49
Falconí, comandante, 65
Falconí, soldado Faustino, 550, 566, 755
Falmouth, 380
Fanal, revista, 810
Fandulo, condottieri Gabino, 82
Fanning, capitán de navío Juan Manuel, 66, 446
Farías, sargento mayor P., 167
Faros, 747
Farragut, almirante USA David Glasgow, 796
Faveron, G., 810
Felipe, artillero Julio, 374, 548, 555, 753
Fernández, guardiamarina chileno A., 112
Fernández, soldado Ambrosio, 550, 756
Fernández, soldado Benito, 550, 566, 755
Fernández Dávila, teniente 2do. Manuel, 122, 186, 314
Fernandini, contador Emilio, 763
Fernando Maximiliano, blindado austriaco, 597
Ferré, sumergible, 810
Ferré, teniente 1ro. Diego, 55, 79, 405, 508, 514, 515, 525, 532, 536, 538 (foto), 545, 547, 633, 636, 643, 657, 751, 765, 769, 773, 774
Ferreira Hare, Oscar, 346
Ferreyros, capitán de navío Carlos, 36, 37, 38, 39, 50, 63, 101, 102, 103, 104, 249, 278, 457, 487, 563, 571, 664, 795, 814
El Ferrocarril, periódico chileno, 216, 298
Figari, Bartolomé, 227
Figari, Juan, 673, 674
Figueroa, ayudante de maquinista F., 287
Filadelfia, 815
Finch, agente de la PSNC W., 708
Firth, gerente de la PSNC J.C., 744, 745
Flamenco, isla, 326, 329
Flint, Charles, 318
Flores, alférez o subteniente C., 121, 187
Flores, alumno Ernesto, 688
Flores, aspirante Florentino, 95, 104, 568, 685
Flores, farmacéutico José, 55, 406, 548, 565, 752

Flores, teniente coronel L., 606
Flores, M., 195
Flores, guardiamarina Manuel David, 763
Flores, capitán P.P., 162, 170
Flores, marinero Raymundo, 339
Flores, aspirante Telésforo, 685
Flores, ministro de Bolivia Zoilo, 111
Flores Guerra, teniente coronel Leopoldo, 472, 473, 762, 777
Flórez, soldado Tomás, 550, 566, 755
Forcelledo, aspirante Pío, 452, 685
Ford, cocinero Eduard, 374, 548, 563, 565, 752
Fort Pitt, fundición, 178
La France, periódico de París, 639
Francia, 94, 639, 642, 728, 729, 738
Franco, grumete Manuel, 549, 566, 754
Freire, general Nicolás, 83
Freire, capitán de corbeta Octavio, 103, 568
Freire, capitán de fragata Ramón, 79, 286
Frías, Félix, 644
Frías, capitán de corbeta Francisco M., 451
El Frontón, isla, 140
Frounsend, capitán Alfredo, 102
Froward, cabo, 291
Fuente, sargento mayor Julio de la, 121, 187
Fuente, coronel Pedro la, 121, 172, 186
Fuentes, sargento mayor A., 121, 186
Fuentes, marinero Ángel, 339
Fuentes, subteniente J., 170
Fuentes, ayudante de maquinista J.M., 287
Fuentes, Manuel Atanasio, 718
Fuenzalida Bade, historiador Ricardo, 51, 214, 215, 224, 226, 232, 247, 259, 271, 272, 335, 398, 399, 422, 546, 803, 804, 810, 811, 814, 815
Fulton, maquinista Santiago, 459
Furton, fogonero Thomas, 549, 566, 754
Futte, torpedista George, 301, 302, 303, 809

G

Gadea, alumno Tomás, 688
Gago, aspirante Edmundo A., 103, 104, 568, 685
Galera, punta, 140
Galiano, sargento 2do. Apolinario, 550, 566, 755
Galicia, fogonero Ramón, 549, 566, 754
Gallagher, Juan Pedro, 673
Gallant, 808
Gallardo, soldado Quiterio, 550, 755
Gallenga, corresponsal, 706
Gálvez, diputado Pedro, 678
Gálvez Velarde, vicealmirante Pedro, 811
Gamero, guardiamarina Adolfo, 103
Gamero, guardiamarina Enrique, 763
Gana, capitán de fragata chileno Ignacio Luis, 105, 214, 219, 221, 222, 225, 230, 231, 232, 285
Gandarillas, ministro chileno José Antonio, 253, 270, 334, 535
Garay, subteniente N., 167
García, paisano chileno J.T., 105
García, alumno José Félix, 688
García, secretario de Hacienda José Félix, 686
García, capitán de navío José María, 338, 357, 358, 567, 568, 570, 571, 684, 688, 694, 707, 708, 732, 740, 742, 743, 744, 806
García, marinero Juan, 549, 550
García, aspirante Lisandro, 685
García, senador Lorenzo, 656, 657
García, aspirante Miguel, 685
García, ayudante N., 271
García, aspirante Zenón, 685
García Calderón, Francisco, 674
García y García, capitán de navío Aurelio, 91, 93, 97, 137, 149, 204, 205, 206, 209, 210, 211, 218, 219, 220, 221, 222, 228, 229, 234, 235, 241, 278, 288, 289, 292, 293, 297, 429, 443, 444, 445, 465, 469, 471, 472, 473, 489, 494, 495, 498, 499, 601, 606, 607, 609, 610, 611, 612,

617, 618, 619, 622, 623, 625, 626, 628, 630, 633, 638, 659, 661, 663, 762, 777, 797, 802, 805, 806, 812, 814, 815, 822
García y García, alférez de fragata Guillermo, 192, 442, 538 (foto), 657
García Maldonado, aspirante Javier, 685
Gárezon, teniente 1ro. Pedro, 55, 56, 79, 405, 525, 526, 527, 529, 530, 536, 543 (foto), 547, 552, 554, 557, 564, 571, 586, 618, 620, 633, 636, 663, 664, 751, 759, 770, 773, 818, 822
Gargurevich, alumno Grimaldo, 688
Gastelú, teniente J., 162, 170
Gatling, ametralladora, 38, 40, 277, 278, 439, 556, 578, 579, 587, 591, 603, 796
Gatling, Richard Jordan, 41, 795, 796
Gavea, alumno Alejandro, 688
Gayangos, sargento mayor T., 168
Gayangos, teniente coronel Wenceslao, 121, 187
Génova, 705
Genovés o *Genovese*, vapor, 246, 248, 251, 277
Georgiades, artillero Manuel, 548, 565, 753
Gil, Valentín, 718
Gil Cárdenas, Manuel, 358
Giráldez, diputado Mariano, 242
Glaspy, calderero Eduardo, 49, 79, 277
Glen Lyon, barca inglesa, 456
Glenelg, vapor, 263, 274, 292
Le Globe, periódico de París, 639
Godos, marinero Tomás, 549, 753
Godoy, portaestandarte chileno A., 105
Godoy, Domingo, 562
Godoy, ministro chileno Joaquín, 107
Gómez, fogonero Bruno, 549, 566, 754
Gómez, carbonero Cipriano, 549, 566, 754
Gómez, soldado Eusebio, 550, 550
Gómez, artillero José, 548, 565, 753
Gómez, calafate José del Carmen, 548, 565, 752
Gómez Córdoba, J. Salvador, 111
Gómez Lira, capitán A., 168
Gómez Sánchez, cirujano Julio, 452
Gonzales, capitán J., 121, 187
Gonzales, marinero Marcos, 339
González, marinero Feliciano, 549, 550
González Otoya, teniente 1ro. Teodoro, 103, 568
González Ramírez, Carlos, 44
González Vigil, capitán de corbeta Arístides, 451
Goñi, teniente 1ro. chileno, 545, 789
Goñi, contralmirante chileno José A., 252, 253, 391, 536, 546
Goyeneche, ministro en Francia Juan Manuel de, 639, 640, 665
Goyeneche, alumno Nicanor, 688
Grace Brothers, 38, 140, 141, 307, 308, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 318, 319, 396, 614, 740
Graham, fogonero Eduardo, 549, 566, 754
Graham Rowe, casa comercial, 710
Grand, artillero John, 548, 565, 753
Granton, calderero M., 165
Grau Seminario, contralmirante Miguel, 41, 42, 45, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 57, 58, 61, 62, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 75, 77, 78, 79, 80, 81, 85, 87, 88, 89, 90, 99, 102, 110, 134, 137, 202, 204, 205, 206, 209, 210, 211, 213, 215, 218, 220, 221, 222, 226, 227, 228, 229, 231, 234, 237, 240, 241 (ascenso), 242, 243, 244, 245, 247, 272, 276, 277, 278, 279, 280, 283, 284, 285, 297, 306, 352, 373, 374, 376, 379, 380, 382, 385, 389, 390, 391, 392, 393, 399, 400, 401, 404, 405, 409, 410, 412, 413, 417, 420, 421, 422, 423 (ascenso), 424, 425, 426, 431, 434, 435, 437, 438, 441, 442, 444, 445, 450, 463, 464, 465, 466, 469, 471, 472, 473, 489, 496, 498, 499, 500, 507, 508 (muerte), 510, 514, 515, 523 (óleo),

529, 530, 531, 532, 533, 535, 536, 538, 545, 556, 572, 578, 595, 599, 602, 605, 607, 612, 616, 618, 621, 623, 625, 626, 628, 629, 630, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 637, 638, 639, 640, 641, 642, 644, 650, 653, 654, 655, 656, 658, 660, 667, 670, 671, 691, 705, 706, 742, 744, 751, 757, 758, 759, 764, 765, 766, 767, 769, 773, 774, 775, 776, 780, 789, 803, 804, 805, 811, 813, 815, 817, 818, 819, 820, 821, 822
Gravina, almirante español Federico Carlos, 632
Gray, historiador Edwin, 395, 398, 399, 812
Greenwich, 508
Gregory, maquinista John, 103, 104
Griffiths, capitán John, 526, 526, 742, 743, 744, 768
Griffiths, maquinista William, 79, 548, 550, 813
Grueso, punta, 73, 157, 160, 538, 625
Guacolda, lancha chilena, 332
Guam, 705
Guañape, 702, 705, 716
Guardia Cívica, columna, 658
Guardia Nacional, 98, 113, 114, 163, 188, 190, 191, 455, 673
Guatemala, 813
Guayana Inglesa, 717
Guayaquil, 327, 331, 332, 333, 334, 336, 702, 704, 705, 710, 712, 721
Guayas, río, 333
Guerra con España, 115, 117, 153, 175, 342, 343, 806
Guerra de Secesión, 173, 199, 795, 796
Guerra, capitán de fragata Antonio C. de la, 301, 460, 664, 747
Guerra, capitán de navío Joaquín, 344, 347, 349
Guerra, fogonero José A., 549, 566, 754
Guevara, marinero Belisario, 339
Guillaume, cónsul A., 718, 719
Guin, teniente G., 167
Guiñi, contador chileno J.O., 112
Gutiérrez, doctor chileno, 535
Gutiérrez, marinero Alcides, 380, 383, 385, 407, 413, 418, 549
Gutiérrez, capitán de corbeta Darío C., 458, 462
Gutiérrez, soldado Francisco, 550, 552, 553, 756
Gutiérrez, coronel Silvestre, 407, 408
Gutiérrez, maquinista Toribio, 103
Guzmán, cirujano chileno C., 112
Guzmán, ministro de RR.EE. Juan Esteban, 227, 559, 641, 642, 672
Guzmán, contador chileno J.P., 105, 225
Guzmán, teniente chileno W., 105

H

Haab, barca noruega, 714
Habich, ingeniero Eduardo de, 131, 132
Haight, torpedista George E., 308, 312, 313, 314, 315, 464, 814
Haití, 717
Hamburgo, 50, 291, 705
Hamilton, 137
Hansa, blindado alemán, 642, 737
Hardy, torpedista Martín, 303, 308, 309, 315, 399, 400
Harris, lancha a vapor, 100
Harris, artillero George, 548, 565, 752
Hartford County, 41, 795
Harth, comerciante Teodoro, 97
Harvey, capitán de navío inglés Frederick, 300, 301, 302, 808, 809
Harvey, capitán de navío inglés James, 300
El Havre, 705
Hawai, islas, 336
Haye, Edmundo, 633
Haza, capitán A. de la, 162, 170
Haza, Germán de la, 625
Haza Caballero, teniente 2do. Manuel Alfredo de la, 434
Haza Caballero, teniente 1ro. Manuel Cosme de la, 103

Haza Campiani, teniente 2do. Arístides de la, 96
Haza Jiménez, aspirante Arturo de la, 466, 685, 741, 756
Haza Jiménez, guardiamarina Benjamín de la, 103
Haza Rodríguez, contralmirante Antonio A. de la, 24, 83, 84, 93, 95, 102, 104, 105, 114, 116, 118, 119, 120, 121, 122, 126, 127, 128, 130, 139, 144, 147, 148, 161, 162, 164, 165, 166, 169, 170, 171, 174, 175, 176, 185, 227, 228, 301, 309, 311, 353, 433, 434, 437, 438, 454, 455, 612, 613, 650, 652, 653, 654, 678, 686, 691, 693, 741, 748
Haza Rodríguez, capitán de navío Diego de la, 132, 172, 186, 619
Helley, marinero H., 616
Henry, ingeniero, 359, 361
Henton, carbonero Alejandro, 549, 566, 754
Herald, periódico de Nueva York, 160
Hermosilla, alférez chileno D.J., 105
Hernández, 2do. Jefe F., 98
Hernández, artillero José del C., 374, 548, 565, 753
Hernández N., comisario de Iquitos F., 98
Heros, teniente 2do. Carlos de los, 55, 58, 62, 79, 80, 225, 380 (muerte), 383, 384, 385, 389, 392, 393, 397, 398, 400, 405, 407, 410, 411, 413, 417, 418, 419, 421, 436, 442, 538 (foto), 547, 579, 657
Heros, Juan de los, 417
Herrada, oficial 1ro. contador Pedro, 459
Herrera, teniente J.F., 167
Herrera, alférez de fragata Ricardo, 54, 55, 56, 79, 80, 102, 107, 211, 278, 376, 383, 384, 390, 391, 405, 408, 525, 527, 536, 543 (foto), 547, 557, 562, 564, 568, 618, 629, 633, 636, 751, 768, 769
Herreshoff, lanchas, 24, 132, 151, 299, 308, 309, 310, 311, 312, 315, 316, 317, 318, 319, 355, 399, 400, 453, 662, 703
Hidalgo, teniente 1ro. Eduardo, 95, 104, 228, 286
Hill, artillero John Henry, 548, 565, 753
The Hispanic American Historical Review, revista, 351, 811
El Hispano Americano, periódico, 634
Hong Kong, 705
Hogg, historiador Ian van, 821
La Horadada, islote, 140, 319, 320
Hornos, cabo de, 248
Horta, corresponsal M.F., 465, 473, 610, 611, 624, 625, 822
Huacho, 97, 353, 702, 712, 716
Huacho, vapor PSNC, 441, 444, 697, 700, 711
Huamanchumo, carbonero Manuel, 549
Huanay, vapor chileno, 474, 699
Huanchaco, 698, 701, 702, 705, 716
Huanillos, caleta, 33, 205, 605, 609
Huarmey, 702
Huáscar, monitor peruano, 23, 24, 27, 32, 34, 35, 36, 38, 39, 40, 41, 42, 44 (encarte), 45, 47, 48, 50, 51, 52, 53, 54, 57, 58 (ataque al *Matías Cousiño*), 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79 (plana mayor y maquinistas), 80, 81, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 93, 96, 97, 99, 100, 101, 102, 107, 110, 122, 130, 137, 164, 189, 195, 199, 200, 202, 204, 205, 206, 209, 210, 211, 212, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 225, 229, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 247, 248, 250, 251, 252, 256, 259, 264, 269, 271, 272, 276, 277, 278, 279, 283, 284, 285, 286, 294, 297, 299, 306, 309, 316, 317, 328, 372, 373, 374, 375, 376, 379, 380, 382, 383, 385, 386, 387, 388, 390, 391,

392, 393, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 434, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 445, 448, 450, 451, 455, 456, 457, 458, 461, 464, 465, 466, 469, 470, 471, 475, 478, 480, 481, 482, 484, 487, 488, 489, 490, 494, 495, 496, 498, 499, 500, 502, 503, 504 (blindaje), 505, 506, 507, 508, 509, 510, 514, 515, 516, 517, 518, 525, 526, 528, 529 (captura), 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 551, 552, 554, 556, 557, 558, 559, 560, 561, 562, 563, 564, 567, 570, 571, 572, 573, 574 (averías), 575, 576 (averías), 577, 578, 579, 580 (averías), 584, 586, 587, 589, 590, 592, 593, 594, 596, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 605, 606, 607, 610, 611, 617, 618, 619, 620, 621, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 630, 631, 632, 634, 636, 637, 638, 639, 640, 641, 643, 645, 648, 649, 650, 651, 653, 655, 656, 658, 659, 660, 663, 664, 665, 666, 667, 668, 669, 670, 671, 674, 676, 677, 680, 681, 685, 699, 704, 706, 709, 741, 742, 743, 751 (tripulación en Angamos), 756, 757, 758, 759, 760, 761, 762, 763, 764, 765, 766, 767, 769, 771, 772, 773, 774, 775, 776, 779, 780, 781, 782, 783, 784, 785, 786, 789, 790, 792, 793, 796, 803, 804, 805, 812, 814, 816, 818, 819, 820, 821

Huascarcito, chinchorro, 110

Huasco, 209, 212, 235, 240, 285, 290, 680, 702

Hubbe, torpedista Martín, 303, 308, 309, 399

Huerta, obispo, 643

Huerta, artillero Alberto, 55, 56, 548, 565, 753

Huertas, coronel José Benito, 121, 125, 127, 129, 130, 133, 167, 168, 172, 176, 183, 184, 187, 802

Hugon, cañonera francesa, 206, 227, 246, 258, 626

Hughes, maquinista Thomas W., 79, 543 (foto), 548, 565, 599, 751, 768

Huguet, aspirante José A., 459, 685

Hull, 680

Huneeus, ministro chileno, 29, 248, 252, 253, 254, 258

Hurtado, subteniente chileno A.D., 112

Hurtado, despensero Rafael, 548, 565, 752

Húsares, regimiento de, 703

I

Iberia, barca nacional, 746

Ibis, vapor alemán 250, 280, 285

Ica, 674, 748

Iglesias, coronel Lorenzo, 353

Iglesias, coronel Manuel, 357, 401

Illimani, vapor PSNC, 702 (naufragio)

Ilo, 443, 445, 473, 564, 662, 702, 704, 711

Ilo, vapor PSNC, 284, 375, 376, 390, 391, 419, 421, 469, 484, 562, 563, 564, 567, 628, 697, 700, 703, 710, 712, 772

Independencia, fragata, 64, 66, 78, 80, 86, 87, 88, 122, 137, 157, 158, 159, 160, 192, 373, 804

El Independiente, periódico chileno, 107, 250, 267

The Indian Rubber, Gutta Percha & Works Co., 748

Infante, doctor chileno, 535

Ingersoll, teniente USA R.R., 578, 815

Inglaterra, 81, 82, 84, 85, 173, 196, 246, 274, 297, 302, 325, 333, 469, 558, 573, 589, 599, 642, 710, 743, 799

Ingunza, aspirante Augusto R., 685

Iquique, 24, 25, 26, 27, 29, 33, 34, 36, 37, 38, 39, 40, 51, 52, 53, 57, 59, 60, 61, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70,

71, 72, 73, 76, 77, 78, 90, 100, 101 (bombardeo), 107, 108, 110, 112, 146, 148, 150, 151 (artillería), 152, 153, 154, 157, 158, 159, 160, 161 (fortificación), 192, 193, 194, 195, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 205, 212, 213, 235, 236, 238, 239, 246, 248, 252, 254, 256, 258, 259, 260, 261, 262, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 272, 284, 292, 294, 333, 335, 356 (rendición), 372, 373, 375, 382, 383, 386, 389, 390, 392, 399, 401, 418, 420, 421, 441, 444, 445, 448, 449, 450, 456, 457, 460, 461, 462, 464, 465, 469, 479, 484, 485, 486, 487, 489, 490, 538, 552, 605, 611, 621, 625, 630, 632, 633, 634, 637, 645, 657, 660, 664, 667, 702, 703, 704, 710, 711, 713, 723, 734, 735 (cerrado al comercio), 747, 748, 771, 775, 804, 819
Iraola, batallón, 101, 238
Iriarte, capitán de fragata Patricio, 397
Irigoyen, doctor Bernardo, 644, 645
Irigoyen, ministro de RR.EE. Manuel, 300, 324, 342, 355, 356, 557, 558, 559, 639, 664, 672, 710, 739, 745
Irujo, cirujano Pedro, 763
Islay, 147, 357, 443, 448, 449, 736
Islay, vapor PSNC, 332, 352, 697, 700, 703
Isaac Hall, barca norteamericana, 379, 421
Italia, 196, 721, 730, 731, 749
Itata, vapor chileno, 100, 159, 211, 213, 214, 215, 216, 217, 245, 247, 248, 254, 259, 263, 264, 265, 268, 269, 270, 271, 273, 274, 390, 396, 408, 419, 441, 449, 455, 456, 457, 458, 462, 473, 621, 626
Ite, caleta, 40, 65, 66, 108, 274, 448, 736
Izcue, ministro José Rafael, 718, 722

J

Jacobs, Washington, 306
Jaeger Requejo, Rafael, 810
Japón, 796
Jara, morro y punta, 218, 229, 376
Jauja, 721
Jibaja, sargento mayor J., 121, 186
Jiménez, B., 34
Jiménez, alférez chileno J. del C., 105
Jiménez, teniente 2do. Julio, 209, 226, 460, 607, 608, 763
Jiménez, soldado Vicente, 550, 755
Jofre, soldado chileno José M., 784
Jofre, ministro boliviano Manuel Otón, 659
Johnson, grumete chileno Domingo, 784
Johnson, fogonero John, 549, 566, 754
Jolie, historiador E.W., 812
José Pozo, pailebote italiano, 710
Juana Luisa, buque nacional, 746
Juanito, barca, 710
Juliá, factoría Juan V., 358
Junín, caleta, 31
Junín, departamento, 569
Junín, batallón, 120, 191
Junta Central de Ambulancias, 740
Junta Central de Ingenieros, 117

K

Keegan, J.A., 81, 82, 796
Keley, fogonero John, 549, 566, 754
Kennedy, teniente USA D., 578
Kosmos, compañía de navegación, 49, 50, 280, 291, 444, 644, 705, 738, 740
Krug, teniente chileno, 790
Krupp, cañones, 111, 138, 142, 288, 409, 413

L

La Libertad, 405
Lacombe, ingeniero Ernesto, 315

Lady Vere de Vere, barca inglesa, 205
Lagos, subprefecto F., 196
Laird Brothers, 528, 818
Lama, secretario de la Corte Suprema J.E., 738
Lama, aspirante Oswaldo, 459, 568, 685
Lama, alférez de fragata Reynaldo de la, 459, 462
Lama, aspirante Tomás, 225, 685, 763
Lamar, vapor chileno, 34, 100, 214, 215, 217, 245, 259, 263, 280, 283, 414
Lambayeque, 98, 765
Lanceros de Torata, regimiento, 642
Landa, carpintero Luis, 548, 565, 752
Lanfranco, J., 102
Lanfranco, alumno Ricardo, 688
Lara, coronel Enrique, 315, 316, 317, 318, 703
Lara, capitán de navío Federico, 163, 304, 305
Larrabure y Unanue, subsecretario Eugenio, 570, 750
Larraín, alférez chileno C., 105
Larraín, intendente chileno Vicente Danilo o Dávila, 252, 270
Larrañaga, coronel Federico, 315, 320, 322, 324, 332, 444, 810
Larrea, teniente 1ro. Arnaldo, 434, 466, 741, 756, 771
Lastres, teniente 2do. Cristóbal A., 98 (muerte)
Latorre, ministro A.V. de, 640, 644, 645
Latorre, teniente coronel Elías, 121, 125, 127, 172, 174, 175, 187
Latorre, capitán de fragata chileno Juan José, 24, 71, 74, 75, 76, 107, 261, 262, 268, 269, 476, 482, 484, 485, 486, 487, 489, 496, 497, 498, 499, 507, 509, 513, 514, 517, 529, 586, 588, 602, 603, 606, 608, 610, 645, 680, 757, 784, 817, 822
Laury, maquinista James, 616
Lautrup, capitán Pedro, 219, 220, 221, 225, 230, 232, 703
Lecca, ayudante de máquinas Manuel, 452
Leguía, aspirante Carlos, 685
León, vocal de la Corte Suprema, 738
León, grumete Dámaso, 549, 566, 754
León, teniente 2do. Evaristo, 747
León, calderero G., 165
León, cirujano José J., 434
León, guardián de 1ra. José María, 339
León de la Fuente, capitán de fragata Enrique, 810
Leonard, condestable William, 85, 548, 555, 565, 570, 752
Leones, cabo, 483
Leves, carpintero Etesse, 548, 565, 752
Lewer, maquinista Henry, 79, 548, 565, 751
Lewis, Gerardo, 328, 329
Leyva, alumno José, 688
El Liberal, periódico de Chañaral, 411
Liguria, vapor PSNC, 702
Lillo, secretario chileno Eusebio, 475, 479, 481, 484
Lima, 28, 29, 30, 31, 39, 50, 60, 67, 112, 145, 150, 157, 190, 226, 228, 336, 347, 352, 355, 358, 362, 368, 369, 372, 382, 383, 389, 397, 409, 449, 473, 559, 560, 569, 573, 611, 620, 623, 634, 637, 638, 643, 647, 648, 654, 656, 662, 666, 671, 673, 674, 677, 689, 694, 695, 704, 713, 716, 718, 726, 733, 735, 739, 740, 748, 795, 797, 798, 799, 802, 811, 815, 823
Lima, vapor PSNC, 563, 663, 664, 697, 700, 702, 703, 713
Lima, lancha a vapor, 662
Limari, vapor chileno, 74, 100, 195, 200, 203, 254, 265, 266, 267, 273, 376, 390, 406, 408, 414, 474, 481, 605, 705
Limeña, vapor, 23, 86, 98, 101, 104, 143, 146, 154, 157, 249, 316, 317, 342, 353, 432, 433, 434, 450, 463, 616, 686, 692
Lira, sargento mayor M.E., 187
Lira, diputado chileno Máximo R., 215, 217, 257, 263

Lisle, oficial inglés de, 588
Lissón, alumno César, 688
Liverpool, 206, 294, 454, 703, 705, 710
Lizárraga, teniente T., 162, 170
Llaque, mayor, 160
Llaque, teniente E., 162, 170
Llaque, capitán Ezequiel, 162, 170
Llaque, subteniente F., 170
Llaque, coronel Manuel Fernando, 162, 170
Llaque, subteniente Manuel Fernando, 162, 170
Loa, vapor chileno, 27, 151, 251, 254, 273, 274, 292, 307, 333, 334, 449, 465, 474, 475, 481, 482, 483, 485, 486, 487, 490, 494, 497, 499, 500, 514, 531, 532, 533, 606, 608, 609, 610, 611, 620, 623, 627, 633, 660, 704, 705, 772, 773, 776, 778, 779, 781, 782, 785, 786, 787, 790, 792, 793
Loa, río, 238, 608, 781, 785
Lobos, islas, 111, 372 (de Afuera), 478, 698 (Afuera), 701, 702, 705, 718
Lockett, condestable Archibald, 374
Locumba, 448
Lomas, 49, 701, 702, 736
Londres, 85, 246, 302, 325, 557, 559, 591, 595, 639, 680, 691, 706, 742, 808, 809, 812, 815, 823, 824
Lontué, vapor PSNC, 76, 252, 552, 679, 697, 701, 704, 711, 712, 731, 732, 733
López, subteniente A., 162, 170
López, teniente E., 168
López, historiador Jacinto, 75, 795, 796, 810, 812
López, maquinista José F., 325, 328, 329
López, capitán de navío chileno Juan Esteban, 268, 396, 408, 409, 414, 477
López, capitán de fragata Luis, 48, 79, 747
López, cabo 1ro. Manuel, 550, 566, 755
López Lavalle, general Ramón, 196, 667, 669
López Martínez, historiador Héctor, 83, 84, 797
Loreto, 97
Lota, 251, 274
Luce, capitán de navío USA S.B., 597
Lumby, artillero John, 548, 555, 565, 753
Luna, soldado Clemente, 550, 566, 755
Luna, coronel Francisco, 443, 445
Luna González Pabón, historiador Julio A., 799, 815, 823
Lupata, fragata inglesa, 294
Luque Plata, cónsul V., 332
Luxor, vapor alemán, 736 (captura), 737, 738, 739, 740, 745
Luza, coronel F.J., 106
Lynch, capitán de corbeta chileno A., 224
Lynch, capitán de navío chileno Patricio, 215, 216, 263, 264, 268, 335, 413

M

MacAdam, ingeniero inglés John London, 798
MacCall, fogonero Andrés, 549, 566, 754
MacCallum, maquinista Archibald, 79, 374, 548, 565, 752
MacCarley, 3er. maquinista Santiago, 49, 79
MacCarthy, condestable Charles, 548, 565, 752
MacCarthy, artillero Daniel, 548, 565, 752
MacCarthy, cabo de fogoneros James, 549, 566, 754
MacCarthy, marinero Williams, 549, 551
MacCoferv, Miguel, 563
MacDonald, constructor naval Gilbert, 324
Machuca y Vega, diputado Federico, 242, 803
Macedo, ayudante de maquinista D., 287
Macedo, diputado Modesto, 242
MacInnes, inspector de máquinas James, 454
Mackenna, teniente J., 170
Mackennie, maquinista James, 452
Mackenzie, teniente J., 162

Macks, vicecónsul inglés E.J., 575, 576
MacLonghling, fogonero James, 96
MacMahon, 1er. maquinista Samuel, 55, 79, 364, 368, 496, 499, 516, 525, 526, 527, 528, 543 (foto), 548, 554, 565, 620, 663, 751, 768, 818, 820, 822
MacMazé, artillero Francisco, 548, 565, 752
Macoklen, engrasador, 90, 96
Madan, teniente inglés, 507, 508, 588, 589, 590, 815
Madariaga, padre, 536
Madrid, punta, 441, 444
Madueño, aspirante Gustavo, 226, 459
Magallanes, cañonera chilena, 27, 51, 52, 53, 54, 57, 59, 60, 62, 63, 65, 71, 72, 73, 75, 76, 77, 107, 159, 195, 198, 212, 248, 259, 261, 263, 266, 267, 268, 273, 376, 380, 383, 390, 391, 400, 401, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 412, 413, 414, 415, 416, 418, 420, 473, 475, 605, 662
Magallanes, estrecho de, 274, 287, 288, 289, 290, 291, 297, 373, 441, 806, 807, 808
Malabrigo, 716
Malatesta, condottieri Pandolfo, 82
Maldonado, capitán J., 121, 187
Maldonado, marinero Manuel, 549, 565, 753
Malvina, vapor, 665
Manabí, lancha a vapor, 662
Manchester, 552
Manco Cápac, monitor, 86, 98, 110, 134, 135 (viaje a Arica), 137, 139, 140, 141, 145 (ejercicios de tiro), 146, 147, 148, 150, 165, 192, 271, 284, 306, 374, 439, 440, 443, 448, 451, 455, 456, 475, 483, 487, 621, 648, 802, 812
Manta (Ecuador), 327, 329, 330, 331, 332, 333, 338, 702
Mantilla, grumete José, 549, 754
Manzanares, diputado, 803
Manzanares, subprefecto de Paita Miguel, 344, 347, 349
Maquinistas, 81, 83, 84, 85, 86 (por buques), 87, 88, 89
Marañón, pontón escuela, 33, 681, 689
Marcone de Raffo, Clelia, 633
Mariátegui, capitán de corbeta Leandro, 451
Marquina, capitán de fragata José M., 681, 687
Marquina, marinero Juan de Dios, 48
Márquez, cónsul en Panamá Luis E., 111, 324, 326
Marruecos, 796
Martijena, capitán A., 168
Martín, José Carlos, 815
Martín, carbonero Williams, 374, 549, 566, 754
Martínez, doctor chileno, 535
Martínez, alumno Ignacio, 688
Martínez, 2do. carpintero Ignacio, 48, 548, 565, 752
Martínez, marinero Juan Francisco, 48
Martínez Quiroz, técnico 2do. Felipe, 44
Mary, ingeniero Juan, 409
Maryland, 812
Marzo, ingeniero Pedro, 170
Masías, grumete Arturo, 549, 552, 553, 566, 754
Mason, teniente norteamericano Theodorus B., 496, 509, 518, 578, 579, 815
Matheus, ayudante de máquinas Augusto, 79, 548, 565, 752
Mathison, artillero George, 548, 555, 565, 570, 571, 752
Matías Cousiño, vapor chileno, 27, 51, 52 (ataque del *Huáscar*), 53, 54, 57, 58, 60, 61, 62, 63, 65, 66, 67, 68, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 91, 100, 101, 107, 195, 200, 203, 213, 256, 258, 472, 474, 475, 481, 485, 496, 497, 530, 605, 621, 705, 772, 778, 786, 789, 792
Matías V., M., 195
Matilde, barca chilena, 35, 37, 38

Matos, alférez de fragata Federico, 763
Matta, intendente de Atacama Guillermo, 215, 216, 217, 480
Matte, ministro chileno Augusto, 248, 253, 535
Maury, ingeniero Charles, 321, 322, 324
Maxwell, coronel USA R.A., 795
Mayer o Meyer, cabo de fogoneros Adolfo, 374, 549, 563, 566, 754
Mayne, capitán inglés R.G., 807, 808
Medina, grumete Alberto, 543 (foto), 549, 566, 754
Medina, ministro boliviano Eulogio D., 659
Medina, marinero Jacinto, 549, 565, 753
Medina, general Miguel, 115, 673, 798
Meiggs, teniente norteamericano J.F., 758, 759, 814
Meiggs, artillero Federico, 548, 552, 553, 555, 563, 753
Mejía, maestre de víveres Manuel, 548, 565, 752
Mejía, grumete Saturnino, 549, 754
Méjico, 557, 559, 717
Mejillones, 32, 111, 113, 206, 211, 214, 215, 240, 246, 247, 248, 249, 255, 256, 262, 273, 382, 383, 409, 419, 421, 422, 448, 474, 475, 476, 480, 481, 482, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 495, 528, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 546, 552, 554, 557, 559, 587, 599, 600, 610, 617, 619, 625, 626, 628, 629, 631, 632, 633, 634, 639, 642, 644, 653, 654, 657, 659, 679, 702, 764, 766, 774, 776, 778, 779, 780, 781, 782, 785, 786, 787, 789, 790, 793
Melbourne, 705, 710, 714
Melena, teniente O., 162
Melgar, capitán de fragata Mariano, 747
Melgar, doctor Tito, 287, 434, 452
Melo, historiador Rosendo, 209, 324, 342, 353, 392, 394, 395, 396, 398, 399, 416, 795, 803, 810, 812
Memoria de la Comandancia General de Marina 1878, 80, 84, 86, 137
Menchola, soldado José, 550, 566, 755
Méndez, ministro boliviano Julio, 658
Mendiburu, general Manuel de, 39, 41, 45, 47, 85, 91, 93, 95, 97, 104, 107, 119, 124, 125, 127, 129, 131, 132, 141, 144, 150, 157, 163, 165, 166, 167, 171, 174, 175, 190, 193, 226, 240, 272, 299, 305, 306, 311, 312, 313, 352, 353, 357, 358, 432, 433, 437, 438, 443, 444, 453, 463, 612, 613, 652, 654, 659, 671, 682, 683, 684, 686, 691, 746, 800
Mendiguete, subteniente J.C., 162
Mendívil, contador Rafael, 452
Mendoza, subteniente F., 162, 170
Menphis, vapor alemán, 554, 644, 705, 706
Mercedes, buque nicaragüense, 209
Mercenarios, 81, 82
El Mercurio, periódico de Valparaíso, 74, 75, 247, 249, 270, 274, 335, 457, 465, 490, 494, 514, 556, 601, 608, 609, 634, 679, 714, 722, 796, 802, 803, 805, 810, 822
El Mercurio, periódico de Antofagasta, 409, 574
Merriam, cónsul J.W., 201
Mesones Burga, ingeniero José Antonio, 364, 365 (foto), 811
Meteoro, buque, 209
Meteoro, pontón escuela, 681, 689
Meyer, alumno Carlos, 688
Meza, teniente 2do. Ismael, 458
Michel, herrero Williams, 548, 565, 752
Mifflin, alférez de fragata Carlos, 434
Miota, subprefecto Manuel, 449
Miró, alumno Claudio, 688
Miró Quesada, capitán de navío Gregorio, 135, 138, 799
Miró Quesada, aspirante Joaquín, 685
Miró Quesada de Fernández, María del Carmen, 799
Mocha, isla, 293, 702, 808
Molina, maquinista Ernesto, 79, 548,

565, 751
Molina, marinero Francisco, 339
Molina, capitán de corbeta chileno Javier, 476, 608, 609, 787, 815, 822
Molle, caleta, 159, 703
Mollendo, 37, 38, 40, 50, 60, 63, 65, 66, 95, 96, 98, 101, 108, 143, 145, 146, 147, 148, 150, 151 (artillería), 152, 157, 161 (fortificación), 188, 278, 438, 442, 445, 446, 448, 449, 455, 456, 461, 486, 563, 564, 567, 570, 611, 612, 627, 628, 644, 660, 698, 701, 702, 704, 705, 706, 711, 716, 736, 740, 748, 800
El Monitor, revista, 810
Monroe, fogonero Alejandro, 549, 566, 754
Monsalve, aspirante Próspero, 685
Montani, sargento mayor Alejandro, 814
Montero, contralmirante Lizardo, 40, 50, 88, 102, 105, 137, 143, 149, 204, 227, 234, 235, 278, 373, 382, 422, 424, 435, 442, 457, 460, 487, 573, 608, 633, 703, 812
Montero, J.M., 145
Montes, teniente C.C., 167
Montes, coronel Joaquín, 166, 167
Montes, capitán S., 167
Montevideo, 390, 705, 710, 739
Montt, capitán de corbeta chileno Jorge, 269, 475, 476, 608, 609, 822
Moore, ingeniero Scott, 160
Moquegua, 27, 28, 31, 113
Morales, vocal de la Corte Suprema, 738
Morales, carbonero José, 549, 566, 754
Morales, buzo José Hilario, 548, 565, 752
Morales, carbonero chileno José R., 784
Morales Alpaca, diputado José A., 657, 726
Morales Saavedra, aspirante José, 286, 434, 685
Morante, aspirante José, 685
More, capitán de navío Juan Guillermo, 78, 83, 137
Moreno, morro, 490, 626, 775
Moreno, capitán F., 121, 186
Moreno, Gabriel René, 29
Moreno, sargento mayor L., 121
Moreno, subteniente L., 187
Moreno y Maíz, diputado, 803
Muelle y dársena del Callao, 117, 303, 358, 359, 360, 460
Mulgrew, aspirante Juan H., 685
Muñoz, capitán de fragata Alejandro G., 573
Muñoz, senador Francisco de Paula, 656, 657, 726, 738, 764
Muñoz, teniente M., 121
Murphy, artillero Michel, 548, 552, 553, 555, 565, 571, 752
Museo de Santa Catalina, 160

N

El Nacional, periódico de Lima, 63, 66, 160, 238, 241, 336, 385, 388, 465, 490, 610, 621, 624, 632, 634, 649, 650, 652, 739, 810, 823
Nacionales Artesanos de Tacna, batallón, 110
Nalvarte, teniente J.M., 121, 186
Napoleón Bonaparte, 32
Narvarte, aspirante Adalberto, 685, 763
Natero, subteniente L., 162
Nautical Gazette, revista de Nueva York, 325, 328
Nazca, 147
Nebel (Prusia), 552
Nelson, almirante inglés sir Horacio, 632
Nepal, 82
Nereyda, barca escuela, 706
Neto, corresponsal Benito, 157, 160, 161, 421, 456, 462, 465, 466, 471, 611, 624, 625, 822
New Foundland, crucero, 822
Newcastle, 710
Nicaragua, 37, 38, 209, 211, 709

Niles Tools Works, fábrica de máquinas, 137
Nimitz, historiador Chester, 597
Noble, capitán, 138
Noe, carbonero Gabino, 549, 566, 755
Noguera, primer guardián Federico, 393, 398, 548, 752
Nolasco, subteniente P., 162, 170
Nores, calafate E., 165
Norris, grumete William, 549, 553, 563, 570, 754
North Caroline, 41, 795
Las Novedades, periódico de Nueva York, 716
Noya, director de guerra coronel, 184
Nueva York, 173, 307, 318, 319, 324, 325, 342, 360, 361, 552, 634, 705, 716, 745, 799, 810
Núñez, señora P., 195
El Nuevo Ferrocarril, periódico chileno, 107

O

O'Brien, ingeniero C., 480
O'Higgins, corbeta chilena, 27, 212, 259, 270, 273, 277, 294, 419, 474, 475, 476, 478, 481, 484, 487, 488, 494, 496, 499, 500, 531, 532, 533, 606, 608, 609, 610, 611, 620, 621, 622, 623, 627, 633, 660, 661, 662, 679, 704, 705, 772, 773, 776, 778, 779, 781, 782, 785, 786, 790, 792, 793
Obando, diputado J.A., 765
Ocega, marinero Carlos, 339
Ocho de Octubre, batallón, 171
Ocoña, caleta, 736
Odicio, teniente coronel Mariano, 121
Ohio, 137
Olave, ayudante de máquinas Manuel A., 430
Olmstead, historiador E., 178, 181, 801
Oliva, subteniente M., 162
Oliva, farmacéutico M., 161
Olivera, aspirante Luis, 685
Oneota, monitor, 799, 802
Ontaneda, teniente 2do. Juan Manuel, 225, 626, 763
Onward, buque norteamericano, 642, 643
La Opinión Nacional, periódico de Lima, 49, 54, 56, 65, 111, 250, 385, 386, 387, 390, 403, 487, 490, 632, 633, 649, 723
Orbegoso, secretario de Gobierno Nicolás, 357
Orbegoso de Varela y Valle, Rosa, 67, 237
Orella, capitán de corbeta chileno Manuel J., 74, 476
Oriente, barca inglesa, 457
Oroya, vapor, 23, 36, 37, 38, 39, 40, 50, 59, 63, 65, 66, 86, 94, 98, 99, 110, 111 (transporte de pertrechos), 143, 145, 146, 147, 148, 150, 159, 165, 249, 284, 299, 314, 315, 318, 321, 373, 375, 376, 379, 382, 391, 398, 400, 401, 419, 420, 421, 451, 451 (dotación), 453, 455, 456, 461, 463, 480, 616, 647, 648, 651, 661, 665, 798, 814
Ortiz Sotelo, historiador Jorge, 810
Ortiz de Zevallos, Ricardo, 673
Ortúzar, alférez chileno R.L., 105
Orúe, soldado Isidro, 550, 566, 755
Osborn, ministro en Chile, Thomas A., 680, 815
Osma, teniente E., 195, 200
Osma, general Javier de, 120, 244, 764
Osorio, capitán F., 162, 170
Osprey, buque de guerra inglés, 327
Ostende, 718
Otero, maquinista F., 287
Otoya, capitán de navío Ezequiel, 55, 56, 79, 101, 102, 104, 233 (foto), 278, 286, 353, 686
Otoya, teniente J.R., 121, 186
Otto, artillero Henry, 548, 555, 565, 752
Oyague, teniente 2do. Decio E., 459
Oyague y Soyer, teniente L., 763

Oyanguren, teniente M., 170

P

Pabellón de Pica, 33, 448
Pablo, artillero Julio, 374, 548, 553, 555, 563, 570, 636
Pacasmayo, 353, 702, 712, 716
Pachitea, pontón, 693
Pacific, vapor PSNC, 106, 480, 679, 697, 700
Pacific Steam Navigation Company, 26, 42, 65, 69, 76, 110, 147, 148, 209, 210, 211, 212, 252, 283, 307, 376, 390, 391, 421, 441, 454, 457, 466, 469, 480, 484, 552, 563, 666, 679, 696, 697 (llegadas), 698, 699, 700, 701, 702, 703, 704, 706, 707, 708, 709, 710, 711, 729, 731, 732, 744, 745,
Pacífico, océano, 28, 64, 115, 136, 239, 285, 293, 325, 371, 389, 605, 624, 640, 664, 665, 669, 670, 725, 735, 808, 815
Pacocha, 66, 100, 101, 145, 222, 226, 274, 356, 441, 443, 448
Paita, 111, 324, 325, 331, 332, 333, 334, 337, 342, 343, 344, 345, 346, 349, 352, 353, 354, 355, 359, 371, 640, 642, 698, 701, 702, 703, 704, 705, 711, 716, 738
Paita, vapor PSNC, 697, 700, 712, 713
Palacios, sumergible, 810
Palacios, capitán de navío Manuel, 186, 302, 307, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 707, 732
Palacios, subteniente T., 170
Palacios, alumno Teobaldo, 688
Palacios Mendiburu, teniente 1ro. Enrique, 53, 55, 56, 58, 61, 79, 225, 283, 284, 405, 406, 409, 469, 470, 515, 518, 538 (foto), 547, 552, 553, 557, 563, 570, 625, 630, 631, 633, 634, 641, 643, 645, 646, 647, 648, 664, 751, 774, 815
Palliser, bombas, 129, 133, 412, 422, 439, 579, 581, 587, 588, 590, 758, 761, 784, 821
Palma, guardalmacén J., 155, 186
Palominos, isla, 319
Pan de Azúcar, 210, 211, 235, 240
Panac, maquinista Francisco, 452
Panamá, 23, 97, 101, 104, 110, 111, 132, 151, 239, 249, 307, 309, 310, 315, 316, 317, 318, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 332, 333, 335, 338, 419, 422, 453, 637, 638, 640, 651, 661, 696, 698, 701, 702, 703, 704, 707, 729, 738, 744
Panay, marinero y artillero Manuel, 59, 548, 565, 752
Panizo, coronel Arnaldo, 143
Panizo, secretario de Justicia Francisco, 357
Paposo, 396, 409, 413, 416
Paquete del Maule, vapor chileno, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 245, 259, 376, 390, 406, 408, 474, 699, 705
Paquica, cabo, 486
Paracas, 95, 96
Paredes, subteniente R., 167
París, 639
Parker, cabo, 293, 807
Parker, Charles D., 347, 349, 354, 355
Parma, 82
Parrott, cañones, 91, 94, 115, 128, 143, 144, 148, 150, 151, 153, 158, 160, 161, 427, 432, 451, 460, 461, 463, 615
Pasado, cabo, 330
Pasco, columna, 444
Pastor, Eduardo Guillermo, 342, 348, 357, 363, 367, 370
Patillos, 30, 36, 40, 50, 236, 448, 611
La Patria, periódico de Lima, 108, 134, 140, 157, 160, 174, 176, 185, 237, 244, 327, 328, 352, 353, 354, 385, 420, 421, 455, 457, 461, 465, 471, 490, 536, 554, 562, 564, 567, 572, 611, 612, 624, 625, 644, 653, 666,

684, 706, 710, 711, 713, 714, 715, 731, 732, 747, 795, 796, 797, 798, 799, 800, 801, 802, 803, 805, 810, 812, 814, 815, 823, 824
La Patria, periódico de Valparaíso, 216
Patrón, teniente M., 168
Paucarpata, batallón, 673
Payva, cabo 1ro. Justo, 550, 566, 755
La Paz, 357, 388, 658
Paz Soldán, aspirante Daniel, 452, 686
Paz Soldán, ministro de justicia Mariano Felipe, 119, 288, 298, 337, 374, 392, 414, 415, 450, 494, 574, 635, 641, 658, 737, 795, 798, 802, 803, 805, 810, 811
Pazos, ministro de Hacienda Juan Francisco, 142, 746
Peele o Peede, inglés, 228, 709
Pejovés, teniente M., 225, 607, 763
Pelati, práctico Ricardo, 160
Pelican, buque inglés, 442
Peloponeso, 81
Penas, golfo de, 297
Penek, maquinista Francis, 616
Penn, inglés John, 98
Pensacola, fragata norteamericana, 372, 382, 422, 469, 470, 577, 757, 772
Peña, capitán de corbeta chileno Juan Guillermo, 509, 529, 530, 578, 815, 822
Peña Blanca, caleta, 483
Pérez, capitán de fragata Gregorio, 220, 300, 427, 429, 472, 606, 762, 777, 807
Pérez, artillero ordinario Manuel, 34, 546, 549, 553, 563, 566
Pérez, cirujano de 1ra. Ricardo, 103
Pérez y Soto, J.B., 111
Perry, artillero Eduardo, 548, 552, 553, 555, 752
Persano, almirante italiano Carlos conde de, 597
Persia, 82
Perú, vapor PSNC, 697, 700, 704
El Peruano, diario oficial peruano, 23, 24, 31, 32, 33, 56, 63, 66, 67, 74, 106, 113, 158, 199, 231, 235, 238, 241, 242, 243, 244, 247, 249, 250, 270, 385, 388, 409, 411, 417, 425, 426, 456, 457, 552, 557, 561, 567, 570, 578, 617, 620, 622, 623, 624, 625, 627, 628, 629, 630, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 641, 642, 645, 647, 649, 666, 673, 679, 684, 686, 688, 689, 695, 715, 716, 718, 721, 722, 723, 724, 727, 735, 738, 741, 748, 756, 768, 770, 774, 795, 796, 798, 799, 800, 801, 802, 803, 805, 812, 814, 815, 823, 824
Pezet, general Juan Antonio, 115
Pflücker, comandante, 564
Pflücker, C.M., 673
Pflücker y Rico, senador Julio, 142, 243
Pichidangui, 245
Piérola, teniente coronel Ezequiel de, 121, 186
Piérola, Nicolás de, 227, 342, 348, 355, 356, 357, 358, 360, 361, 366, 367, 370, 396, 563, 653, 684, 686, 687, 695, 730, 731, 732, 739, 740, 811, 812
Pilar, cabo, 291, 297
Pilcomayo, cañonera, 23, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 50, 58, 63, 64, 65, 66, 73, 84, 86, 96, 99, 100, 101, 102, 103 (dotación), 104, 105, 106, 107, 108 (reparaciones), 139, 145, 151, 165, 200, 202, 211, 214, 219, 229, 241, 256, 258, 274, 354, 382, 439, 440, 441, 443, 450, 455, 456, 457, 460, 475, 481, 483, 484, 487, 488, 561, 562, 563, 564, 567, 570, 571, 621, 622, 648, 664, 747, 797, 800, 812
Pim, maquinista Jonathan, 225, 430
Pimentel, 698, 701, 702, 716
Pimentel, alumno Belisario, 688
Piminchumo, marinero Manuel, 549
Pineda, mayordomo Manuel, 548, 752
Pinto, presidente de Chile Aníbal, 25, 28, 29, 31, 32, 74, 75, 76, 194, 213,

235, 245, 246, 252, 253, 255, 256, 262, 263, 265, 266, 269, 271, 272, 480, 481, 531, 535, 795
Pinzas, arquitecto José, 44
Pisagua, 24, 26, 30, 31, 34, 36, 39, 51, 52, 54, 57, 59, 60, 64, 65, 66, 69, 70, 72, 73, 76, 98, 100, 101, 109, 110, 113, 143, 148, 150, 151 (artillería), 153, 157, 160, 161 (fortificación), 193, 200, 203, 205, 236, 260, 274, 299, 300, 332, 333, 334, 335, 337, 354, 355, 375, 376, 396, 445, 448, 456, 461, 462, 464, 465, 484, 486, 638, 661, 665, 701, 702, 703, 704, 711, 713, 734, 735
Pisco, 48, 320, 321, 322, 323, 448, 698, 701, 702, 705, 716, 718, 747, 748
Pitot, teniente 2do. José Benito, 458
Piura, 352, 713
Pividal, ministro en Londres Carlos, 300, 301, 325
Pizarro, vapor PSNC, 700, 703
Plan de Señales, 213
Plymouth, 380
Portal, maquinista Benjamín, 103
Portal, aspirante Eleazar, 459, 685
Portal, maquinista Gabriel A., 616
Portal, capitán de navío Nicolás, 92 (foto), 172, 185, 186, 204, 206, 219, 220, 221, 222, 229, 235, 278, 288, 289, 297, 303, 427, 428, 429, 430, 472, 473, 495, 498, 606, 613, 616, 762, 777, 807, 817
Portales, marinero Mariano, 549, 565, 753
Portilla, teniente F. de la, 168
Portillo, aspirante Godofredo, 451, 685
El Porvenir, periódico, 625, 632
Potosí, vapor PSNC, 209, 702
Potter, historiador E.B., 597
Pradier Foderé, doctor Pablo, 737
Prado, coronel Leoncio, 339, 340, 341, 564, 814
Prado, general Mariano Ignacio, 24, 36, 37, 38, 39, 40, 45, 49, 50, 51, 63, 65, 67, 68, 69, 70, 77, 78, 80, 86, 87, 90, 91, 94, 95, 96, 98, 99, 100, 101, 102, 104, 110, 111, 112, 115, 134, 135, 136, 137, 139, 140, 142, 143, 144, 145, 147, 150, 151, 154, 157, 158, 159, 164, 166, 175, 187, 197, 198, 200, 202, 203, 204, 205, 229, 235, 236, 237, 240, 250, 266, 270, 271, 272, 273, 278, 284, 285, 288, 289, 299, 303, 304, 305, 307, 308, 309, 315, 316, 317, 318, 344, 350, 352, 353, 354, 355, 356, 374, 375, 382, 383, 385, 390, 391, 392, 399, 400, 403, 417, 418, 419, 420, 422, 426, 432, 433, 440, 444, 445, 448, 449, 450, 451, 451, 453, 456, 460, 463, 464, 465, 466, 500, 554, 559, 562, 606, 607, 611, 612, 620, 623, 625, 627, 632, 633, 635, 659, 660, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 667, 691, 703, 706, 732, 735, 736, 795, 797, 799, 811, 820
Pram, agente de la PSNC, 679
Prat, capitán de fragata chileno Arturo, 59
Prats, ministro chileno, 27
Le Precurseur, periódico de Bélgica, 634
Presupuesto de Guerra y Marina, 118
Price, artillero Eduard, 548, 565, 752
Price, artillero John, 548, 565, 753
Princesa Luisa, vapor, 303, 305
Pro-Patria, revista de Pro Marina, 810
Proaño, artillero Tomás, 548, 565, 753
Proceedings, revista del Instituto Naval USA, 814, 815
Provisional, batallón, 444
Prusia, 552
Pueblo Chileno, periódico de Antofagasta, 159
Puerta, sargento mayor D. la, 287
Puerta, general Luis la, 38, 48, 49, 67, 77, 78, 91, 95, 96, 99, 100, 101, 110, 111, 112, 113, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 141, 142, 143, 145, 147,

150, 151, 164, 166, 175, 187, 188, 190, 197, 198, 202, 205, 229, 236, 243, 250, 266, 271, 272, 273, 285, 289, 299, 303, 304, 305, 307, 308, 309, 311, 315, 316, 317, 318, 352, 353, 356, 385, 399, 400, 417, 418, 419, 426, 433, 445, 448, 449, 450, 453, 455, 460, 620, 623, 641, 655, 656, 657, 659, 661, 662, 665, 674, 726, 727, 730, 731, 734, 795, 820
Puerto Rico, 717
Puerto Viejo, 331
Puná, isla, 333
Puno, 462, 552
Punta Arenas, 274, 277, 288, 289, 291, 292, 293, 298, 373, 383, 461, 806, 807, 808

Q

Quesquén, artillero Ángel, 549, 565, 753
Quevedo, marinero Carlos, 339
Quilca, 448, 702, 711, 736
Quillagua, 257
Químper, ministro de Hacienda José María, 142, 662, 672, 720, 726, 727, 730, 734, 735, 736
Quintana, alférez de fragata José de la, 434
Quinteros, señor, 195
Quiñones, sargento mayor E., 186
Quiñones, ministro de Hacienda José, 107
Quiroga, ministro de Justicia Adolfo, 730
Quiroga, maquinista Domingo, 459
Quiroz, soldado Isidro, 550, 566, 755
Quito, 337, 338
Quito, vapor PSNC, 697, 698, 700, 701

R

Raffo, vice-cónsul de Italia, 633
Ramay, grumete Manuel, 549, 550
Ramírez, grumete Enrique, 549, 566, 754
Ramírez Rivera, profesor chileno Hugo Rodolfo, 339, 341, 810
Ramírez, calafate J., 165
Ramírez, teniente J., 162, 170
Ramírez Montenegro, sargento mayor P., 162, 170
Ramos Ossa, tenientes coroneles chilenos José y Gregorio, 255
Ramses, vapor alemán, 705
Randall, maquinista John, 459
Rangún, 710
Ravis, maquinista A., 225, 615
Raybaud, sargento mayor, 811
Raygada, aspirante Abel, 434, 685
Raygada, capitán de fragata Eduardo, 50
Raygada, capitán de navío Juan José, 101, 102, 431, 432, 433, 434, 445, 450, 451
Raygada, capitán de navío Toribio, 111, 299, 451, 453, 454, 455
Recuperado, bergantín chileno, 605
Red'Italia, blindado italiano, 597
Reed, capitán, 138
Reglamento de Comercio, 718, 734
Reidban, mayor, 364
Rentería, subteniente B., 162
Rentería, marinero Máximo, 549, 565, 753
República, lancha torpedera, 315, 320, 810
Retes, sargento 1ro. Francisco, 55, 405, 550, 543 (foto), 566, 633, 755
Revista Chungará, Universidad de Tarapacá, 810
Revista Histórica, 77, 795, 799, 823
Revista del Comercio, de San Francisco, 634
Revista del Instituto de Estudios Histórico Marítimos, 811, 815
Revista de Marina, del Perú, 500, 528, 605, 607, 800, 810, 812
Revista de Marina, de Chile, 803
Review of Military and Naval Affairs, de Filadelfia, 815
Revoredo, aspirante Carlos, 209, 226, 685, 763

Revoredo, teniente J.M., 162
Rey de Castro, teniente coronel E., 168
Reyes, capitán J.C., 167
Reyes, corresponsal Julio Octavio, 49, 50, 54, 56, 57, 60, 68, 386, 390, 391, 399, 403, 404, 405, 407, 408, 409, 410, 411, 419, 420, 490, 633
Reyes, aspirante Lizardo, 452, 685
Reyes, alumno Maximiliano, 688
Reyes Ortiz, ministro boliviano Serapio, 659
Reynaga, alumno Federico, 688
Rhode Island, 812
Ribeyro, ministro Ramón, 355, 619, 673
Richardson, cabo de fogoneros John, 549
Riglos, cabo de luces Andrés, 548, 565, 752
Riglos de Orbegoso, Rosa Mercedes, 67, 237
Rímac, primer vapor peruano, 83
Rímac, vapor (de 1946), 297
Rímac, vapor chileno capturado, 33, 101, 102, 103, 104, 105 (prisioneros), 107, 108 (reparaciones), 112, 193, 205, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218 (captura), 219, 221, 222, 223 (foto), 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 240, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 256, 258, 259, 263, 265, 271, 274, 277, 278, 279, 280, 284, 285, 286, 289, 321, 358, 365, 367, 427, 431, 432, 433, 434, 436, 442, 443, 444, 445, 446, 450, 460, 463, 464, 465, 488, 498, 560, 561, 568, 569, 606, 616, 619, 621, 632, 646, 649, 704, 721, 768, 771, 775, 800, 805, 812, 813
Río, sargento mayor M.E. del, 95
Ríos, coronel J.M., 196
Ríos, concejal José A. de los, 674
Ríos, guardián Tiburcio, 548, 552, 553, 752
Ripley, Warren, 173, 798, 799
Risco, sargento mayor J.J. del, 121, 186
Riva Agüero, senador José de la, 242, 642, 673, 764
Rivas, marinero Aniceto, 549, 565, 753
Rivas, coronel C.N., 186
Rivas, ministro M.M., 640
Rivera, soldado José, 550, 566, 755
Rivera, alumno Ricardo, 688
Rivera Navarrete, aspirante Daniel S., 55, 56, 79, 80, 211, 278, 386, 387, 466, 547, 551, 741, 756
Rivero, Director de Hacienda Juan de Dios, 718, 720, 727, 728, 736, 746
Riveros, capitán de navío chileno Galvarino, 270, 333, 334, 335, 337, 474, 475, 476, 477, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 489, 493, 494, 495, 496, 497, 498, 499, 509, 513, 515, 518, 529, 530, 531, 532, 534, 535, 536, 546, 552, 586, 599, 600, 602, 610, 628, 630, 636, 680, 749, 781, 784, 815, 820, 822
Robie, jefe de máquinas USA E.D., 578
Robilliard, cónsul inglés Alfredo, 563
Robinson, capitán inglés George, 588, 815
Robles, marinero Aparicio, 549, 753
Roca y Boloña, monseñor José Antonio, 97, 641, 732, 740
Rocavado, grumete Basilio, 549, 566, 754
Rodgers, contralmirante R.P., 77, 373, 470, 497, 509, 577, 578, 579, 580, 584, 796, 814, 815
Rodman, cañones, 115, 120, 128, 144, 151, 152, 154, 174, 180 (foto), 181, 184, 185, 187, 432, 692, 799, 801, 802
Rodríguez, capitán Elías, 327
Rodríguez, teniente 1ro. José Melitón, 55, 56, 58, 61, 79, 390, 401, 405, 518 (muerte), 525, 538 (foto), 547, 587, 631, 633, 643, 657, 751, 769, 774
Rodríguez, marinero Manuel, 339

Rodríguez, marinero Pedro, 549, 565, 753
Rodríguez, concejal Pedro Manuel, 654, 674
Rodríguez Guerra, Alejandro, 344, 347, 349
Rodríguez Salazar, teniente 1ro. Pedro, 79, 80, 107, 286, 617
Roel, alférez de fragata Pedro, 568, 763
Rogers, teniente chileno, 793
Rojas, aspirante Eduardo, 286, 685
Rojas, teniente 1ro. chileno B., 789
Román, subteniente V., 168
Román, señora, 422
Romano, 1er. guardián Andrés, 211, 548
Romero, ingeniero A., 529
Romero, aspirante César A., 459, 685
Romero Pintado, historiador Fernando, 83, 115, 119, 797, 798
Rondón, maquinista Fernando, 454
Rosa, fiscal doctor la, 617
Rosa Elguera, barca, 706, 746
Rosas, senador Federico, 243
Rospigliosi, auditor Uladislao J., 618, 619
Rosso, marinero, 130
Rotalde, cirujano de 1ra. Felipe M., 55, 79, 406, 413, 543 (foto), 547, 557, 565, 629, 633, 751
Rowley, torpedista W.W., 307, 308
Rubens, corresponsal, 621
Rueda, subteniente O., 162
Ruidias, soldado Modesto, 550, 566, 755
Ruiz Gallo, Pedro, 371
Rumrill, taller, 361
Rundle, artillero Robert, 548, 565, 752
Rusia, 799

S

Sáenz, señor, 354, 355
Sáenz, aspirante Oliverio, 225, 685, 763
Sagasti, capitán de fragata Julio, 747
Saint John, Spencer, 419, 488, 489, 557, 558, 559, 560, 561, 562, 563, 570, 638, 639, 671, 672, 709, 731, 733, 734, 737, 738, 739, 742, 745, 815
Sakkarah, vapor alemán, 289, 291, 385, 418, 461
Salamanca, mayor de órdenes S., 271
Salarios, 85
Salas, tambor Agustín, 550, 566, 755
Salas, cocinero José, 374, 548, 752
Salaverry, 97, 98, 353, 455, 702, 712, 716
Salaverry, alférez de fragata Fortunato, 434, 763
Salaverry, capitán de corbeta Juan, 430, 472, 495, 500, 606, 610, 762, 777, 814
Salazar, fogonero Apolinario, 549, 566, 754
Salazar, subteniente C., 170
Salazar, subteniente G., 170
Salazar, sargento 2do. Miguel, 550, 755
Salazar, artillero Tomás, 549, 565, 753
Salcedo, capitán de navío José María, 601
Salinas, punta, 333
Salisbury, marqués de, 638
Salmón, teniente coronel Federico, 122, 186
Sama, 31, 40, 98, 99, 236, 274, 382, 420, 445, 662, 736
Samanco, 702, 716
Samanez, señor, 425
San Bernardo, 498, 510, 552, 553, 556, 557, 570, 679, 771, 814
San Felipe, punta, 291
San Félix, punta, 807
San Francisco, batalla de, 703
San Francisco (California), 634, 705, 710, 714, 715, 716
San Lorenzo, isla, 96, 135, 307, 319, 366, 396
San Lorenzo, cabo, 331
San Martín, guardiamarina Emilio, 685
San Nicolás, bahía, 291, 293
San Román, capitán M., 168
Sánchez, vocal de la Corte Suprema, 738

Sánchez, capitán de fragata chileno Aureliano, 51, 72, 73, 74, 168
Sánchez, subteniente Demetrio, 452
Sánchez, teniente 1ro. chileno F.S., 112
Sánchez, subteniente I., 162
Sánchez, capitán de fragata Leopoldo, 301
Sánchez, teniente 2do. Manuel, 568
Sánchez Carrión, teniente 2do. Ramón, 209
Sánchez Concha, médico Eduardo, 645
Sánchez Lagomarsino, aspirante Ernesto, 286, 685
Sánchez Lagomarsino, capitán de navío José, 320, 322, 323
Sanjinez, soldado Darío, 550, 566, 755
Sanoni, capitán de fragata José María, 747
Santa, 702, 705, 716
Santa Cruz, comandante chileno, 535
Santa Elena, bahía, 330, 337
Santa Lucía o Luisa, vapor chileno, 474, 699, 705
Santa María, ministro chileno Domingo, 28, 29, 30, 31, 32, 76, 200, 211, 213, 214, 215, 216, 245, 246, 247, 248, 249, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 258, 261, 262, 263, 265, 266, 267, 270, 272, 477, 479, 480, 531, 533, 535
Santa María, Jorge, 375
Santamaría, coronel M.R., 231
Santa Rosa, vapor PSNC, 49, 147, 209, 210, 212, 255, 256, 390, 697, 700
Santiago, regimiento chileno, 456
Santiago, vapor PSNC, 697, 700, 711, 712, 713, 744 (captura), 745
Santiago de Chile, 25, 29, 31, 58, 74, 217, 223, 225, 226, 238, 246, 247, 249, 250, 253, 262, 265, 268, 271, 272, 298, 332, 336, 372, 404, 475, 476, 479, 481, 483, 493, 513, 531, 534, 536, 556, 557, 558, 559, 570, 575, 576, 578, 680, 774, 794, 803, 810, 815
Santillana, aspirante Adolfo, 434, 685
Santillana, teniente 2do. Gervasio, 55, 56, 62, 79, 283, 390, 398, 401, 405, 466, 536, 543 (foto), 547, 557, 564, 568, 629, 630, 633, 752
Santo Domingo, 717
Santo Tomás, isla, 371 (Saint Thomas)
Sarco, caleta, 466, 525, 534, 551, 626, 741, 742, 743, 756, 771, 775
Sarrio, sargento mayor J.A., 121, 187
Saucy Jack, bergantín chileno, 209 (captura), 226, 240, 427, 606, 813
Scott, herrero J., 616
Scott, maquinista Peter, 452
Scott, ingeniero torpedista W.A., 299, 300
Sechura, 702
Segundo Volador, balandra inglesa, 283
Segura, general Andrés, 673
Segura, soldado chileno Custodio, 784
Segura, ayudante de cirujano chileno G., 112
Seminario, Pablo, 423
Sena, primer guardián Francisco, 34, 546, 548, 553, 563, 566
Seoane, concejal Guillermo A., 674
Serdio Hermanos, casa comercial Pedro F., 710, 746
Serrano, teniente chileno, 793
Shah, blindado inglés, 796
Shannon, buque inglés, 588, 589, 815
Shelton, armador inglés, 742, 744
Shutte, Garland y Higginson, casa, 614
Sifuentes, grumete Juan, 374, 549, 566, 754
Silenzio, barca italiana, 456
Silva Rodríguez, aspirante Ernesto, 103, 568, 685
Simpson, capitán de navío chileno Enrique, 27, 51, 59, 72, 74, 76, 211, 214, 217, 246, 254, 262, 263, 264, 529, 536
Simpson, teniente chileno, 792, 793
Smith, canales, 293
Smith, M.B.P., 639
Smith, teniente 1ro. Bernardo, 148

Smith, artillero George, 548, 565, 752
Smith, coronel Guillermo, 121
Smith, artillero Henry, 549, 565, 753
Smith, maquinista José, 452
Smith, teniente coronel Timoteo, 130, 303, 364
Snyder, ingeniero Frederick H., 308, 309, 315, 400
Soart, capitán del *Saucy Jack* L., 226
La Sociedad, periódico de Lima, 388
Solar, general Domingo del, 116, 118
Solar, ministro de Hacienda Emilio del, 141
Solar, teniente G. del, 168
Sologuren, corresponsal Samuel, 160
Somos, revista semanal de *El Comercio*, 811
Souza, diputado H., 765
Sorata, lancha a vapor boliviana, 37
Sorata, vapor PSNC, 702
Soria, Fernando, 673
Soriano, Ana Luisa, 815
Sotelo, subteniente C., 168
Soto, soldado Pablo, 550, 566, 755
Soto, capitán S., 186
Sotomayor, coronel chileno Emilio, 256, 257, 390, 475, 476, 535
Sotomayor, ministro chileno Rafael, 25, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 262, 268, 269, 270, 271, 272, 333, 334, 391, 409, 414, 416, 474, 475, 476, 477, 480, 481, 483, 484, 485, 487, 531, 533, 534, 535, 552, 557, 561, 599, 600, 628, 794
Sotomayor y Vigil, aspirante Federico, 55, 56, 79, 469, 498, 510, 530, 543 (foto), 547, 557, 564, 568, 630, 751, 819, 822
Soulsby, ingeniero George, 127, 322, 324
South Pacific Times, periódico del Callao, 627, 628, 637
Southampton, 300, 718, 743
Spiers, aspirante Guillermo, 685, 686
Speedie, Guillermo, 307
Standard Herald, periódico norteamericano, 715
Stark, historiador W.E., 178, 181, 801
Stephan, alférez chileno T., 105
Stephens, capitán de navío inglés P.W., 588, 815
Sterling, almirante inglés F.H., 642, 740, 815
Stevens, maquinista George L., 452, 453, 454
Stevenson, cabo de fogoneros Charles, 549
Stewart, historiador Watt, 342, 343, 350, 351, 362, 363, 364, 366, 370, 371, 811
Storace, maquinista Pedro Luis, 90, 95, 96, 204, 206, 220, 225, 288, 292, 353, 427, 428, 429, 430, 471, 612, 613, 797, 802, 803, 805, 807, 812, 814
Strand, artillero Alfred, 548, 565, 753
Stuck, primer piloto J., 222, 225
Sua, punta, 330
Suárez, alumno Felipe, 688
Suárez, marinero José, 549, 565, 753
Submarino Blume, 299, 342, 343, 345, 346, 347
Sucre, 442
Suero, auditor doctor Isaac, 617
Supe, 97, 702, 712, 716
Swett, aspirante Carlos, 452, 685
Sydney, 710

T

Taboga, isla, 329
Tacna, 24, 27, 28, 29, 30, 31, 36, 37, 39, 49, 69, 96, 99, 150, 164, 192, 200, 202, 203, 357, 422, 448, 560, 569, 633, 660, 662, 666, 667, 669, 670, 671, 813
Taenerume, cabo, 81
Tagle, alumno Víctor Manuel, 688
Talavera, soldado Fidel, 550, 566, 755

Talcahuano, 209, 371
Talismán, vapor, 23, 86, 97, 98, 109, 110, 112, 146, 147, 148, 284, 302, 316, 317, 318, 320, 321, 322, 323, 324, 432, 455, 568, 651, 665, 692, 797, 810, 814
El Taller, puerto, 328
Taltal, 35, 110, 205, 216, 263, 269, 283, 285, 286, 379, 382, 383, 400, 401, 413, 418, 420, 421, 461
Tamar, isla, 293
Tamarugal, pampa del, 721
Tambo, 50
Tambo de Mora, 702, 705
Tarapacá, 24, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 37, 38, 39, 113, 192, 195, 196, 214, 253, 256, 274, 354, 356 (batalla), 357, 416, 442, 464, 473, 474, 476, 660, 661, 662, 667, 668, 680, 703, 734, 810
Tarma, 106, 112, 193, 616
Távara, abogado Ignacio, 228, 629
Távara, cirujano mayor Santiago, 55, 65, 68, 79, 406, 413, 525, 526, 543 (foto), 547, 552, 557, 565, 625, 629, 632, 633, 679, 751, 768, 774
Tegetthoff, almirante austriaco Guillermo barón de, 597
Teide, pico en Canarias, 298
Tejeda, bocafragua Ramón, 548, 565, 752
Tejerina, teniente 1ro. Serapio, 186, 228
Teodor, contramaestre P., 616
Terry, capitán de corbeta Francisco, 747
Terry, diputado Tadeo, 764
Terzo, condottieri Ottobuono, 82
Tetas, punta, 35, 36, 206, 215, 217, 490, 625, 626, 775, 778, 789
Tezanos Pinto, teniente 2do. Jorge de, 451
Theben, vapor alemán, 37, 49, 50, 246, 705
Thetis, corbeta inglesa, 361, 469, 588, 772, 815
Thompson, capitán de fragata chileno Manuel T., 24, 74, 262, 269, 334, 335, 475, 476
Thompson, secretario de Marina USA R.W., 77
Throup, sargento mayor chileno G., 105
El Tiempo, periódico de Iquique, 630
Los Tiempos, periódico chileno, 247
Tierra del Fuego, 806
The Times, periódico de Londres, 706, 716
Tirado, teniente de infantería J.M., 53, 55
Titicaca, lago, 38
Tizón, capitán de navío Amaro González, 105, 106, 107, 138, 139, 142, 151, 152, 301, 319, 320, 432, 645, 683, 692, 813
Tizón, guardiamarina Carlos B., 53, 55, 60, 62, 79, 225, 405, 543 (foto), 547, 564, 633, 751
Tocopilla, 33, 34, 37, 63, 100, 108, 111, 211, 214, 260, 261, 264, 265, 284, 286, 379, 382, 383, 420, 421, 422, 456, 457, 464, 465, 482, 483, 484, 486, 487, 625, 626, 712
Tocopilla, lancha a vapor, 662
Tolón, 32
Toltén, vapor chileno, 212, 217, 259, 261, 474
Tongoy, 469, 484, 485, 626, 663, 772, 775, 819
Toro, vapor chileno, 396
Toro, teniente 1ro. chileno Luis A.,770, 790, 792, 793
Toro, comandante chileno, 528, 535
Toro Herrera, D., 531, 532, 599, 600
Torpedos, 24 (Lay), 100, 151, 198 (Lay), 200, 201, 299 (Harris, Harvey y McEvoy), 300 (Harvey y McEvoy), 302 (Harvey), 303 (Lay), 307 (Lay), 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 339 (Lay), 364, 366, 376, 390, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399,

400, 402, 403, 440, 808, 812
Torre, coronel José la, 40, 60, 65
Torre Bueno, teniente 2do. Felipe la, 45, 206, 209, 221, 222, 291, 294, 429, 466, 462, 626
Torre Nieves, teniente 1ro. Carlos la, 103, 568
Torre Roncal, alférez de fragata Mariano la, 95, 286
Torreblanca, teniente coronel José, 153, 173, 801
Torres, marinero José Félix, 549, 552, 553, 557, 563, 630, 753
Torres, teniente coronel J.L., 195
Torres, alférez chileno M., 105
Tortuoso, paso, 808
Tovar, diputado doctor Manuel, 67, 397
Townsend, capitán inglés, 743
Tracy, encargado de negocios José Carlos, 132, 307, 318, 319, 325, 361
Trafalgar, 632
Trelles, artillero Alvaro, 548, 555, 753
Treneman, maquinista Richard, 79, 548, 565, 751
La Tribuna, periódico de Lima, 388
Tribunal de Presas, 226, 737, 741, 744, 745
Tripulaciones, 45 (*Huáscar*)
Triumph, buque inglés, 419, 645
Tropas aliadas peruano-bolivianas, 24
Trujillo, 98, 405, 455, 713
Trujillo, vapor PSNC, 697, 700
Tucker, historiador S.C., 801
Tumaco, 702, 706, 746
Tumbes, 331, 332, 333, 702, 705
Tumbes, pontón, 301, 302, 303
Turquoise, cañonera inglesa, 50, 455, 588, 815
Tyack, herrero Joseph, 444

U

Ucañán, marinero Manuel, 549
Ugarte, practicante de medicina Manuel, 763
Ugarte, capitán R., 121
Ugarte, alférez o subteniente R., 121, 187
Ugarteche, sargento mayor José María, 79, 405, 412, 543 (foto), 547, 564, 625, 633, 751
Ulloa, teniente 1ro. Melchor, 96
Unanue, marinero Pedro Pablo, 549, 753
Unga, soldado Mariano, 550, 566, 755
Unión, corbeta, 23, 24, 32, 36, 38, 39, 73, 85, 86, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 97, 100, 101, 102, 122, 137, 185, 200, 202, 203, 206, 209, 210, 211, 212, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 225, 226, 229, 230, 232, 234, 235, 236, 238, 239, 240, 241, 245, 246, 247, 248, 249, 251, 252, 264, 271, 274, 277, 285, 287, 288, 289, 292, 294, 297, 298, 303, 372, 373, 383, 385, 389, 419, 426, 428, 429, 434, 441, 442, 443, 444, 445, 450, 455, 456, 460, 461, 464, 465, 466, 469, 470, 471, 475, 478, 480, 481, 482, 488, 490, 494, 495, 496, 498, 499, 500, 502, 514, 532, 533, 568, 602, 606, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 618, 619, 620, 621, 622, 624, 625, 626, 628, 632, 633, 642, 646, 648, 651, 654, 659, 660, 661, 664, 665, 666, 735, 741, 743, 756, 762 (acta), 763 (acta), 771, 772, 773, 775, 776, 777, 779, 781, 782, 785, 786, 789, 793, 797, 802, 803, 806, 807, 808, 812, 813, 815, 819
Unzueta, diputado, 241, 803
Urcos, lancha, 305
Ureta, alférez de fragata Aurelio, 104, 286
Ureta, alférez Pedro J., 339
Urías, fogonero Lino, 549, 566, 754
Uribe, teniente 1ro. chileno Luis, 112, 645
Urrutia, subteniente A., 168
Urrutia, general ministro chileno Basilio, 25, 29, 32, 247, 253, 254, 255, 256,

258, 259, 263, 265, 266, 268, 795
Urrutia, teniente 2do. José Félix, 226, 459, 812
Uruguay, 717

V

Valcárcel, grumete Miguel, 549, 566, 754
Valderrama, teniente 1ro. Manuel María, 122, 186
Valdivia, vapor PSNC, 49, 283, 461, 697, 700, 711, 712
Valdivia, soldado Celestino, 550, 566, 755
Valdivia, marinero José, 549
Valdivieso, subteniente F., 162, 170
Valdizán Gamio, capitán de navío José, 362, 363, 366, 369, 370, 371, 810
Valenzuela, teniente chileno, 789, 790
Valle, Aristóbulo del, 644, 645
Valle, G., 811
Valle, diputado Manuel María del, 241, 654, 803
Valle Riestra, aspirante Domingo, 55, 56, 79, 405, 412, 543 (foto), 547, 557, 564, 568, 629, 751
Valle Riestra, músico José María, 358, 366
Vallecillas, carbonero José, 549, 566, 755
Valparaíso, 25, 27, 31, 33, 58, 59, 100, 111, 194, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 219, 230, 242, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 254, 255, 256, 259, 261, 263, 265, 268, 269, 270, 271, 273, 274, 277, 279, 280, 288, 290, 317, 337, 390, 404, 466, 472, 474, 475, 480, 481, 484, 485, 530, 533, 536, 546, 552, 554, 556, 559, 561, 562, 563, 564, 570, 571, 575, 576, 587, 588, 600, 634, 639, 661, 679, 680, 681, 698, 699, 701, 702, 703, 704, 705, 706, 710, 712, 714, 715, 725, 731, 742, 744, 748, 774, 794
Valparaíso, fragata norteamericana, 714
Valverde, teniente 1ro. chileno Emilio, 74, 335, 337
Varas, ministro chileno Antonio, 27, 28, 32, 76, 194, 200, 217, 248, 252, 253, 256, 258, 259, 262, 265, 269, 270, 272, 419
Vargas, guardiamarina Alberto, 451, 685
Vargas, cirujano chileno C., 105
Vargas, teniente F., 287
Vargas, subprefecto de Tacna, 200
Vargas, coronel J.N., 619
Vargas, subteniente J.S., 168
Vargas, corneta José, 550, 566, 755
Vargas, soldado Víctor, 550, 566, 756
Vargas Machuca, general Ramón, 673
Varnish, artillero Samuel o Daniel, 374, 548, 555, 753
Vásquez, fogonero Carmen, 549, 566, 754
Vásquez, soldado F., 195
Vásquez, alférez de fragata Juan, 451
Vaters, ingeniero Thomas V., 444
Vavasseur, cañones, 66, 121, 123, 133, 148, 153, 158, 160, 161, 175, 801
Vega, subteniente M.R., 168
Vegas García, capitán de fragata Manuel I., 286, 297, 397, 398, 399, 415, 422, 795, 805, 810, 811
Velarde, teniente 2do. Jorge, 79, 80, 192, 241, 442, 538 (foto), 657
Velarde, alférez de fragata Melchor, 451
Velarde, ministro de RR.EE. Rafael, 228, 560, 561, 562, 672, 730, 749
Velásquez, comandante chileno, 413
Velásquez, general chileno, 546
Velásquez, marinero José, 549, 565, 753
Vélez, diputado Armando, 765
Venezuela, 640, 717
Verdesoto, fogonero Manuel, 549, 566, 754
Vergara, ministro chileno José Francisco, 29, 30, 31, 255, 257, 269, 475
Vernaza, ministro ecuatoriano Cornelio E., 335, 336
Very, teniente USA E.W., 173

Vial, periodista chileno Rafael, 107
Victoria, batallón peruano, 37, 38, 40, 60, 65, 66, 441
Victoria, monitor, 153
Victorieuse, blindado francés, 234
Vicuña Mackenna, historiador Benjamín, 230, 247, 481
Vidal, alférez de fragata Arístides, 325, 326, 328, 330, 331, 332, 334, 337, 338
Vidal G., comandante de arsenales R., 576
Vidaurre, vocal de la Corte Suprema, 738
Vidaurre, alumno Pedro, 688
Viel, secretario chileno Belisario, 562
Viel, Benjamín, 536
Viel y Toro, comandante chileno Oscar, 472, 536
Viera, sargento mayor F., 121, 187
Vilcahuamán, soldado Mariano, 550, 755
Vílchez, señora M., 195
Vilela, calafate M., 165
Villa Rosa, marinero Lorenzo, 549, 550
Villacampa, coronel Manuel Antonio, 673
Villacorta, diputado J.E., 765
Villafane, encargado de negocios de Nicaragua, 709
Villagrán, coronel chileno, 257, 258
Villar, alumno Belisario, 688
Villar, capitán de navío Manuel, 122, 128, 130, 131, 132, 172, 186, 338, 357, 359, 567, 570, 571, 617, 618, 619, 684, 687, 689, 690, 695, 707, 708, 740, 742, 806
Villar, aspirante Manuel, 55, 56, 79, 543 (foto), 547, 564, 751
Villarán, aspirante Héctor, 685
Villareal, calafate chileno, José M., 784
Villareal, soldado Juan, 550, 755
Villavisencio, aspirante Alfredo, 459, 685
Villavisencio, aspirante Grimaldo, 55, 56, 79, 211, 278, 405, 543 (foto), 547, 557, 564, 629, 751
Villavisencio, capitán Ismael, 459
Villavisencio, teniente coronel Manuel F., 106, 231
Villavisencio, capitán de navío Manuel, 99, 109, 185, 436, 446, 458, 460, 461, 462, 463
Villavisencio, capitán Pedro, 461
Villegas, general boliviano, 562, 563, 564
Los Vilos, 484
Vinces, subteniente F., 162
Vítor, 40, 98, 227
Vizana Cueva, 223
Voluntarios de Artillería Dos de Mayo, columna, 166, 167 (dotación), 168, 171
Voluntarios de Loreto, columna, 97
Voruz, cañones, 91, 93, 115, 148, 154, 427, 428, 615

W

Walker, maquinista W., 322, 810
Walker Martínez, ayudante A., 271
Walker Martínez, Carlos, 253
Wallace, maquinista James, 430, 615, 616
Ward, maquinista Alfred, 103
Ward, maquinista James, 548, 551
Washburn, cónsul Carlos A., 718
Washington, 395, 795, 802, 815, 823
Wateree, corbeta USA, 94 (naufragio), 153
Werner, ingeniero C., 529
Wetmore, Henry S., 815
White, maquinista Robert, 430, 615, 616
Wilkins, maquinista Thomas Juan, 79, 374, 543 (foto), 548, 565, 751
Williams Rebolledo, almirante chileno Juan, 24, 25 (renuncia), 26, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 39, 67, 70, 72, 74, 75, 76, 100, 101, 107, 122, 134, 194, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 215, 226, 240, 245, 246, 248, 253, 254, 256, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 298, 372, 425, 426, 477, 713, 720, 733, 749

Williamson, fogonero Jorge, 549, 566, 754
Wilson, 509
Wilson, guardiamarina chileno A., 112
Witfield, bocafragua H., 616
Whitehead, Robert, 812
Withworth, cañón, 220, 798

Y

Yábar Acuña, capitán de navío Francisco, 120, 178, 181, 299, 302, 303, 344, 348, 358, 359, 367, 798, 808, 809, 810, 811
Yávar, teniente chileno F., 105
Yerba Buena, caleta, 736
Young, calderero R., 165

Z

Zagal, alumno Enrique Liceo, 688
Zanutelli Rosas, Manuel, 568, 815
Zapadores, batallón chileno, 536
Zapata, practicante de medicina S.H., 763
Zavala, capitán de corbeta José Aniceto, 132, 186
Zavala, coronel Manuel J., 563, 564
Zavaleta, ayudante de máquinas Guillermo, 430
Zavaleta, calderero J., 165
Zegarra, soldado Mariano, 550, 755
Zegers, guardiamarina chileno Vicente, 112
Zena o *Zeta*, vapor, 274, 288
Zevallos, subteniente L., 287
Zevallos, diputado L., 765
Zevallos, soldado Pedro, 550, 566, 755
Zorritos, 705
Zúñiga, marinero Manuel, 339